

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΤΗ, 3 ΙΟΥΝΙΟΥ 1981	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 143

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1159

Περὶ κυρώσεως τοῦ ὑπογραφέντος εἰς Λονδῖνον Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ ἀφορῶντος εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ 1974» καὶ περὶ ἄλλων συναφῶν διατάξεων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ψηφισάμενοι ὁμοφώνως μετὰ τῆς Βουλῆς, ἀπεφασίσαμεν:

Ἄρθρον 1.

Κύρωσις

Κυροῦται καὶ ἔχει ἰσχὺν νόμου τὸ ὑπογραφὲν τὴν 17ην Φεβρουαρίου 1978 εἰς Λονδῖνον Πρωτόκολλον μετὰ τῶν συνημμένων εἰς αὐτὸ Παραρτήματος Κανονισμῶν καὶ προσαρτήματος, ἀφορώντων εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ 1974», τὸ κείμενον τοῦ ὁποίου ἐν πρωτοτύπῳ εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἔχει ὡς ἀκολούθως:

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON TANKER SAFETY AND POLLUTION PREVENTION, 1978

1. In consideration of recommendations made by the Maritime Safety Committee, the Council of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization decided, on 25 May 1977, to convene the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention which was held in London from 6 to 17 February 1978.

2. Upon the invitation of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, the following States were represented by delegations at the Conference:

Algeria
Argentina
Australia
Bahamas
Bahrain
Barbados
Belgium
Brazil
Bulgaria
Canada
Chile
Colombia
Cuba
Cyprus
Denmark
Egypt
Finland
France
German Democratic Republic
Germany, Federal Republic of
Ghana
Greece
India
Indonesia
Iran
Iraq
Ireland
Israel
Italy
Japan
Kenya
Kuwait
Liberia
Malaysia
Mexico
Morocco
Netherlands
New Zealand
Nigeria
Norway
Oman
Panama
Philippines
Poland
Portugal
Republic of Korea
Romania
Saudi Arabia
Senegal
Singapore
Spain
Sweden
Thailand
Trinidad and Tobago
Tunisia
Turkey
Union of Soviet Socialist Republics
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
United States of America
Uruguay
Venezuela
Yugoslavia

3. The following States were represented at the Conference by observers:

China
Ecuador
Mauritius

4. At the invitation of the Organization, the following organization in the United Nations system sent a representative to the Conference:

United Nations Environment Programme (UNEP)

5. The following inter-governmental organizations sent observers to the Conference:

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)
Commission of the European Communities (EEC)

6. The following non-governmental organizations also sent observers to the Conference:

International Chamber of Shipping (ICS)
International Shipping Federation (ISF)
International Union of Marine Insurance (IUMI)
International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)
International Radio-Maritime Committee (CIRM)
International Association of Ports and Harbors (IAPH)
Baltic and International Maritime Conference (BIMCO)
International Association of Classification Societies (IACS)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
International Shipowners' Association (INSA)
Engineering Committee on Oceanic Resources (ECOR)
Friends of the Earth International (FOE)
International Association of Institutes of Navigation (IAIN)
Association of West European Shipbuilders (AWES)

7. At the opening of the Conference, Mr. S. Clinton Davis, Parliamentary Under-Secretary of State for Companies, Aviation and Shipping of the Department of Trade of the United Kingdom, made a statement on behalf of Her Majesty's Government welcoming delegates to the Conference.

8. His Excellency Mr. Manuel Tello, C.M.G. of the delegation of Mexico was elected President of the Conference. The following Vice-Presidents were also elected:

Mr. M. Jacquier (France)
Mr. P. Gavai (India)
Mr. R. Adero (Kenya)
H. E. Mr. Said Ben Ammar (Tunisia)
Mr. A. Kolesnitchenko (USSR)

9. The following officers of the Conference were appointed:

Secretary-General	Mr. C. P. Srivastava
Executive Secretaries	Captain G. P. Kostylev Mr. Y. Sasamura

10. The Conference established the following Committees:

Committee I

Chairman:	Mr. J. Vonau (Poland)
Vice-Chairman:	Mr. S. Abboud (Egypt)

Committee II	
Chairman:	Mr. P. Eriksson (Sweden)
Vice-Chairman:	Mr. J. H. Birtwhistle (Canada)
Committee III	
Chairman:	Dr. L. Spinelli (Italy)
Vice-Chairman:	Captain J. F. Schwarz (Argentina)
Credentials Committee	
Chairman:	Captain S. Tardana (Indonesia)
Drafting Committee	
Chairman:	Mr. S. N. Burbridge (United Kingdom)

11. The following documentation formed the basis for the work of the Conference:

- the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973;
- the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;
- draft Protocols to those Conventions jointly prepared by the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee of the Organization;
- draft Resolutions relating to the improvement of safety at sea and the prevention of marine pollution from ships;
- proposals and comments submitted to the Conference by interested governments and organizations.

12. As a result of its deliberations which are recorded in the summary records and reports of the Conference, the following instruments were adopted by the Conference:

PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

and

PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

The above Protocols constitute Attachments 1 and 2 to this Final Act respectively.

13. The Conference also adopted the Resolutions shown at Attachment 3. to this Final Act.

14. The text of this Final Act, including its Attachments, is deposited with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization. It is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, and is accompanied by the texts of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. The texts of the Protocols appear in the authentic languages specified in the Conventions to which they relate. Official translations of the Protocols will be prepared in the languages specified in the Conventions to which they relate. Originals of these official translations will be deposited with this Final Act.

15. The Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization shall send certified copies of this Final Act with the Resolutions of the Conference, certified copies of the authentic texts of the Protocols and, when they have been prepared, official translations of the Protocols, to the Governments of the States invited to be represented at the Conference, in accordance with the wishes of those Governments.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned* have affixed their signatures to this Final Act.

DONE AT LONDON this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

Signatures omitted

ATTACHMENT I

PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

BEING PARTIES to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, done at London on 1 November 1974,

RECOGNIZING the significant contribution which can be made by the above-mentioned Convention to the promotion of the safety of ships and property at sea and the lives of persons on board,

RECOGNIZING ALSO the need to improve further the safety of ships, particularly tankers,

CONSIDERING that this objective may best be achieved by the conclusion of a Protocol Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE I

General Obligations

The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

ARTICLE II

Application

1. The provisions of Articles II, III (other than paragraph (a)), IV, VI(b), (c) and (d), VII and VIII of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") are incorporated in the present Protocol, provided that references in those Articles to the Convention and to Contracting Governments shall be taken to mean references to the present Protocol and to the Parties to the present Protocol, respectively.

2. Any ship to which the present Protocol applies shall comply with the provisions of the Convention, subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

3. With respect to the ships of non-parties to the Convention and the present Protocol, the Parties to the present Protocol shall apply the requirements of the Convention and the present Protocol as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

ARTICLE III

Communication of Information

The Parties to the present Protocol undertake to communicate to, and deposit with, the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization"), a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of measures for safety of life at sea for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations.

ARTICLE IV

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 1 March 1979 and shall thereafter remain open for accession. Subject to the provisions of paragraph 3 of this Article, States may become Parties to the present Protocol by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

3. The present Protocol may be signed without reservation, ratified, accepted, approved or acceded to only by States which have signed without reservation, ratified, accepted, approved or acceded to the Convention.

ARTICLE V

Entry into Force

1. The present Protocol shall enter into force six months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with Article IV of the present Protocol, provided however that the present Protocol shall not enter into force before the Convention has entered into force.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted under Article VIII of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

ARTICLE VI

Denunciation

1. The present Protocol may be denounced by any Party at any time after the expiry of five years from the date on which the present Protocol enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its receipt by the Secretary-General of the Organization.

4. A denunciation of the Convention by a Party shall be deemed to be a denunciation of the present Protocol by that Party.

ARTICLE VII

Depositary

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Depositary").

2. The Depositary shall:

(a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of the present Protocol;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;

(b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE VIII

Languages

The present Protocol is established in a single original in the Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German and Italian languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned* being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Protocol.

DONE AT LONDON this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

**Signatures omitted*

ANNEX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

CHAPTER I

GENERAL PROVISIONS

PART A – APPLICATION, DEFINITIONS, ETC.

Regulation 2

Definitions

The following paragraph is added to the existing text:

(n) "Age of a ship" means the elapsed period of time determined from the year of build as indicated on the ship's registry papers.

PART B – SURVEYS AND CERTIFICATES

Regulation 6

Inspection and Survey

The existing text of Regulation 6 is replaced by the following:

(a) The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present Regulations and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the inspections and surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by the Administration's own inspection services, or by nominated surveyors, or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of Regulations 8 and 10 of this Chapter, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct inspections and surveys as set forth in paragraphs (a) and (b) of this Regulation shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

(i) require repairs to a ship, and

(ii) carry out inspections and surveys if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without danger to the ship, or persons on board, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the relevant certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and, if the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea, or leave port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the ship or persons on board.

(e) In every case, the Administration shall fully guarantee the completeness and efficiency of the inspection and survey, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

Regulation 7

Surveys of Passenger Ships

The existing text of paragraph (b) (iii) is replaced by the following:

(iii) A survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in Regulation 11 of this Chapter, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the provisions of the Convention and the present Protocol and of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.

Regulation 8

Surveys of Life-Saving Appliances and other Equipment of Cargo Ships

The existing text of Regulation 8 is replaced by the following:

(a) The life-saving appliances, except a radiotelegraph installation in a motor lifeboat or a portable radio apparatus for survival craft, the echo-sounding device, the gyro-compass, the fire-extinguishing appliances and the inert gas system of cargo ships to which Chapters II–1, II–2, III and V of the Convention and the present Protocol apply, shall be subject to initial and subsequent surveys as prescribed for passenger ships in Regulation 7 of Chapter I of the Convention and the present Protocol with the substitution

of 24 months for 12 months in sub-paragraph (a) (ii) of that Regulation. The fire control plans in new ships and the pilot ladders, mechanical pilot hoists, lights, shapes and means of making sound signals carried by new and existing ships shall be included in the surveys for the purpose of ensuring that they comply fully with the requirements of the Convention and the present Protocol and, where applicable, the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

(b) Intermediate surveys shall be made for tankers of ten years of age and over, within three months before or after the anniversary date of the Cargo Ship Safety Equipment Certificate, to ensure that equipment specified in paragraph (a) of this Regulation has been maintained in accordance with Regulation 11 of this Chapter and that it is in good working condition. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Cargo Ship Safety Equipment Certificate issued in accordance with Regulation 12(a) (iii) of Chapter I of the Convention.

Regulation 10

Surveys of Hull, Machinery and Equipment of Cargo Ships

The existing text of Regulation 10 is replaced by the following:

(a) The hull, machinery and equipment (other than items in respect of which Cargo Ship Safety Equipment Certificates, Cargo Ship Safetv Radio-telegraphy Certificates or Cargo Ship Radiotelephony Certificates are issued) of a cargo ship shall be surveyed on completion and thereafter in such a manner as the Administration may consider necessary in order to ensure that their condition is in all respects satisfactory and at the following intervals:

(i) at intervals specified by the Administration but not exceeding five years (periodical surveys);

(ii) in addition to such periodical surveys a tanker of ten years of age and over shall undergo a minimum of one intermediate survey during the period of validity of its Cargo Ship Safety Construction Certificate. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after, the half-way date of the certificate's period of validity.

(b) The initial and periodical survey shall be such as to ensure that the arrangements, material and scantlings of the structure, boilers and other pressure vessels, their appurtenances, main and auxiliary machinery including steering gear and associated control systems, electrical installation and other equipment are in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. Such surveys shall, in the case of tankers, also include inspection of the outside of the ship's bottom, pump rooms, cargo and bunker piping systems, vent piping, pressure vacuum valves and flame screens.

(c) The intermediate survey of tankers of ten years of age and over shall include inspection of steering gear equipment and associated control systems, pump rooms, cargo and bunker piping systems on deck and in pump rooms, vent piping, pressure vacuum valves and flame screens, the electrical installations in dangerous zones, and the outside of the ship's bottom. In addition to the visual inspection of the electrical installation, the insulation resistance of the electrical equipment in dangerous zones is to be tested. If, upon examination, there should be any doubt as to the condition of the piping, extra measures, such as pressure tests and thickness determination, shall be taken as necessary. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Cargo Ship Safety Construction Certificate issued in accordance with Regulation 12 (a) (ii) of Chapter I of the Convention.

(d) A survey, either general or partial according to the circumstances, shall be made when required after an investigation prescribed in Regulation 11 of this Chapter, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship is fit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board.

Regulation 11

Maintenance of Conditions after Survey

The existing text of Regulation 11 is replaced by the following:

(a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the Convention and the present Protocol to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board.

(b) After any survey of the ship under Regulations 6, 7, 8, 9 or 10 of Chapter I of the Convention and the present Protocol has been completed, no change shall be made in the structural arrangement, machinery, equipment and other items covered by the survey, without the sanction of the Administration.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered, either of which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipment, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the nominated surveyor or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey, as required by Regulations 6, 7, 8, 9 or 10 of Chapter I of the Convention and the present Protocol, is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such a report has been made.

Regulation 14

Duration and Validity of Certificates

The existing text of Regulation 14 is replaced by the following:

(a) Certificates other than the Cargo Ship Safety Construction Certificate, the Cargo Ship Safety Equipment Certificate and any Exemption Certificate shall be issued for a period not exceeding 12 months. The Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be issued for a period not exceeding five years. The Cargo Ship Safety Equipment Certificate shall be issued for a period not exceeding 24 months. Exemption Certificates shall not be valid for longer than the period of the certificates to which they refer.

(b) No extension of the five-year period of validity of the Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be permitted.

(c) If a survey takes place within two months before the end of the period for which a Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate or a Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate issued in respect of cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards, but less than 500 tons gross tonnage, was originally issued, that certificate may be withdrawn, and a new certificate may be issued which shall expire 12 months after the end of the said period.

(d) If the ship at the time when a certificate, other than that referred to in paragraph (b) of this Regulation, expires is not in a port of the country in which it is registered or is to be surveyed, the Administration may extend the certificate, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the country in which it is registered or is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(e) No certificate shall be extended under the provisions of paragraph (d) of this Regulation for a longer period than five months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the country in which it is registered or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or country without having obtained a new certificate.

(f) A certificate, other than that referred to in paragraph (b) of this Regulation, which has not been extended under the foregoing provisions of this Regulation, may be extended by the Administration for a period of grace up to one month from the date of expiry stated on it.

(g) A certificate shall cease to be valid:

(i) if the inspections and surveys are not carried out within the periods specified under Regulations 7(a), 8, 9 and 10(a) of Chapter I of the Convention and the present Protocol or as they may have been extended in accordance with paragraphs (d), (e) or (f) of this Regulation, or

(ii) upon transfer of the ship to the flag of another Government. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of Regulation 11(a) and (b) of this Chapter. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Regulation 19

Control

The existing text of Regulation 19 is replaced by the following:

(a) Every ship when in a port of another Party is subject to control by officers duly authorized by such Government in so far as this control is directed towards verifying that the certificates issued under Regulation 12 or Regulation 13 of Chapter I of the Convention are valid.

(b) Such certificates, if valid, shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of any of the certificates or that the ship and its equipment are not in compliance with the provisions of Regulation 11(a) and (b) of this Chapter.

(c) In the circumstances given in paragraph (b) of this Regulation or where a certificate has expired or ceased to be valid, the officer carrying out the control shall take steps to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard without danger to the ship or persons on board.

(d) In the event of this control giving rise to an intervention of any kind, the officer carrying out the control shall forthwith inform, in writing, the Consul or, in his absence, the nearest diplomatic representative of the State whose flag the ship is entitled to fly of all the circumstances in which intervention was deemed necessary. In addition, nominated surveyors or recognized organizations responsible for the issue of the certificates shall also be notified. The facts concerning the intervention shall be reported to the Organization.

(e) The Port State authority concerned shall notify all relevant information about the ship to the authorities of the next port of call, in addition to parties mentioned in paragraph (d) of this Regulation, if it is unable to take action as specified in paragraphs (c) and (d) of this Regulation or if the ship has been allowed to proceed to the next port of call.

(f) When exercising control under this Regulation all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is thereby unduly detained or delayed it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

CHAPTER II–1

CONSTRUCTION – SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

PART A – GENERAL

Regulation 1

Application

The following sub-paragraphs are added to the existing text of paragraph (b):

(iii) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (ii) of this paragraph and sub-paragraph (a)(iii) of this Regulation, for the purposes of paragraph (d) of Regulation 29 of this Chapter, a new tanker means a tanker:

(1) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or

(2) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or

(3) the delivery of which is after 1 June 1982; or

(4) which has undergone an alteration or modification of a major character:

(a) for which the contract is placed after 1 June 1979; or

(b) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or

(c) which is completed after 1 June 1982.

(iv) For the purposes of paragraph (d) of Regulation 29 of this Chapter, an existing tanker is a tanker which is not a new tanker as defined in sub-paragraph (iii) of this paragraph.

(v) For the purposes of sub-paragraph (iii) of this paragraph, conversion of an existing tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards to meet the requirements of the present Protocol or the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, shall not be deemed to constitute an alteration or modification of a major character.

Regulation 2

Definitions

The following paragraphs are added to the existing text:

(k) The remote steering gear control system is the means by which required rudder movements are transmitted from the navigating bridge to the steering gear power unit controls.

(l) The main steering gear is the machinery, the steering gear power units, if any, and ancillary equipment and the means of applying torque to the rudder stock (e.g. tiller or quadrant) necessary for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the ship under normal service conditions.

(m) The steering gear power unit is:

(i) In the case of electric steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment;

(ii) in the case of electro-hydraulic steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment and connected pump;

(iii) in the case of other hydraulic steering gear, a driving engine and connected pump.

(n) The auxiliary steering gear is that equipment which is provided for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the ship in the event of failure of the main steering gear.

PART C – MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

Regulation 29

Steering Gear

The following paragraph is added to the existing text:

(d) *Tankers only*

(i) The following shall apply to every new tanker of 10,000 tons gross tonnage and upwards and, not later than two years from the date of entry into force of the present Protocol, to every existing tanker of 10,000 tons gross tonnage and upwards:

(1) two remote steering gear control systems shall be provided, each of which shall be operable separately from the navigating bridge. This does not require duplication of the steering wheel or steering lever. In the event of failure of the remote steering gear control system in operation, the other system shall be capable of being brought into immediate operation from a position on the navigating bridge. Each remote steering gear control system, if electric, shall be served by its own separate circuit supplied from the steering gear power circuit from a point within the steering gear compartment. In the event of failure of electrical power supply to a remote steering gear control system an alarm shall be given on the navigating bridge. The alarms required in this sub-paragraph shall be both audible and visual and situated in a position on the navigating bridge where they can be readily observed;

(2) control of the main steering gear shall also be provided in the steering gear compartment;

(3) means shall be provided in the steering gear compartment to disconnect the remote steering gear control system from the power circuit;

(4) a means of communication shall be provided between the navigating bridge and the steering gear compartment;

(5) the exact angular position of the rudder shall be indicated on the navigating bridge. The rudder angle indication shall be independent of the remote steering gear control system; and

(6) the angular position of the rudder shall be recognizable in the steering gear compartment.

(ii) In every new tanker of 10,000 tons gross tonnage and upwards, in addition to the requirements of paragraph (a) and sub-paragraph (d) (i) of this Regulation, the following shall apply:

(1) the main steering gear shall comprise two or more identical power units and it shall be capable of operating the rudder as required by sub-paragraph (d) (ii) (2) of this Regulation while operating with one or more power units. As far as reasonable and practicable, the main steering gear shall be so arranged that a single failure in its piping or in one of the power units will not impair the integrity of the remaining part of the steering gear. All mechanical couplings which are part of the steering gear and the mechanical connexion with any remote steering gear control system, if any, shall be of sound and reliable construction to the satisfaction of the Administration;

(2) the main steering gear shall, with the ship at its deepest sea-going draught, be capable of putting the rudder over from 35 degrees on one side to 35 degrees on the other side with the ship running ahead at maximum service speed. The rudder shall be capable of being put over from 35 degrees on either side to 30 degrees on the other side in not more than 28 seconds, under the same conditions;

(3) the main steering gear shall be operated by power where necessary to fulfil the requirements of sub-paragraph (d) (ii) (2) of this Regulation;

(4) the main steering gear power units shall be arranged to start automatically when power is restored after a power failure;

(5) in the event of failure of any of the steering gear power units an alarm shall be given on the navigating bridge. Every steering gear power unit shall be capable of being brought into operation either automatically or manually from a position on the navigating bridge; and

(6) an alternative power supply, at least sufficient to supply a steering gear power unit so as to enable it to move the rudder as specified below, and also to supply its associated remote steering gear control system and the rudder angle indicator, shall be provided, automatically, within 45 seconds, either from the emergency source of electrical power, or from another independent source of power located in the steering gear compartment. This independent source of power shall be used only for this purpose and shall have a capacity sufficient for half an hour of continous operation. The steering gear power unit, when being supplied by the alternative power supply, shall at least be capable of putting the rudder over from 15 degrees on one side to 15 degrees on the other side in not more than 60 seconds with the ship at its deepest sea-going draught while running at one half of its maximum service speed ahead or 7 knots, whichever is the greater.

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION – FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

PART A – GENERAL

Regulation 1

Application

The following sub-paragraphs are added to the existing text of paragraph (a):

(iv) Notwithstanding the provisions of sub-paragraphs (ii) and (iii) of this paragraph, for the purposes of paragraph (a) (ii) of Regulation 55 and of Regulation 60 of this Chapter, a new tanker means a tanker:

(1) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or

(2) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or

(3) the delivery of which is after 1 June 1982; or

(4) which has undergone an alteration or modification of a major character:

(a) for which the contract is placed after 1 June 1979; or

(b) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or

(c) which is completed after 1 June 1982.

(v) For the purposes of paragraph (a) (ii) of Regulation 55 and of Regulation 60 of this Chapter, an existing tanker is a tanker which is not a new tanker as defined in sub-paragraph (iv) of this paragraph.

(vi) For the purposes of sub-paragraph (iv) of this paragraph, conversion of an existing tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards to meet the requirements of the present Protocol or the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 shall not be deemed to constitute an alteration or modification of a major character.

Regulation 3

Definitions

The existing text of paragraph (v) is replaced by the following:

(v) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

The following paragraph is added to the existing text:

(x) "Crude oil" means any oil occuring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

(i) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and

(ii) crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

PART E – FIRE SAFETY MEASURES FOR TANKERS

Regulation 55

Application

The existing text of this Regulation is replaced by the following:

(a) Unless expressly provided otherwise:

(i) this Part shall apply to all new tankers carrying crude oil and petroleum products having a flashpoint not exeeding 60°C (140°F) (closed cup test) as determined by an approved flashpoint apparatus and a Reid vapour pressure which is below atmospheric pressure and other liquid products having a similar fire hazard; and

(ii) in addition, all ships covered by this Part shall comply with the requirements of Regulations 52, 53 and 54 of Chapter II-2 of the Convention except that fixed gas fire-extinguishing systems for cargo spaces shall not be used for new tankers and for those existing tankers complying with Regulation 60 of this Chapter. For existing tankers not required to comply with Regulation 60, the Administration, in applying the requirements of paragraph (f) of Regulation 52, may accept a froth system capable of discharging froth internally or externally to the tanks. The details of the installation shall be to the satisfaction of the Administration.

(b) Where cargoes other than those referred to in sub-paragraph (a) (i) of this Regulation which introduce additional fire hazards are intended to be carried, additional safety measures shall be required to the satisfaction of the Administration.

(c) Combination carriers shall not carry solid cargoes unless all cargo tanks are empty of oil and gas freed or unless, in each case, the Administration is satisfied with the arrangements provided.

Regulation 60

Cargo Tank Protection

The existing text of this Regulation is replaced by the following:

(a) For new tankers of 20,000 metric tons deadweight and upwards, the protection of the cargo tanks deck area and cargo tanks shall be achieved

by a fixed deck froth system and a fixed inert gas system in accordance with the requirements of Regulations 61 and 62 of Chapter II-2 of the Convention except that in lieu of the above installations the Administration, after having given consideration to the ship's arrangement and equipment, may accept other combinations of fixed installations if they afford protection equivalent to the above, in accordance with Regulation 5 of Chapter I of the Convention.

(b) To be considered equivalent, the system proposed in lieu of the deck froth system shall:

(i) be capable of extinguishing spill fires and also preclude ignition of spilled oil not yet ignited; and

(ii) be capable of combating fires in ruptured tanks.

(c) To be considered equivalent, the system proposed in lieu of the fixed inert gas system shall:

(i) be capable of preventing dangerous accumulations of explosive mixtures in intact cargo tanks during normal service throughout the ballast voyage and necessary in-tank operations; and

(ii) be so designed as to minimize the risk of ignition from the generation of static electricity by the system itself.

(d) Any existing tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards engaged in the trade of carrying crude oil shall be fitted with an inert gas system, complying with the requirements of paragraph (a) of this Regulation, not later than a date:

(i) for a tanker of 70,000 metric tons deadweight and upwards, two years after the date of entry into force of the present Protocol; and

(ii) for a tanker of less than 70,000 metric tons deadweight, four years after the date of entry into force of the present Protocol, except that for tankers less than 40,000 tons deadweight not fitted with tank washing machines having an individual throughput of greater than 60 cubic metres per hour, the Administration may exempt existing tankers from the requirements of this paragraph, if it would be unreasonable and impracticable to apply these requirements, taking into account the ship's design characteristics.

(e) Any existing tanker of 40,000 metric tons deadweight and upwards engaged in the trade of carrying oil other than crude oil and any such tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards engaged in the trade of carrying oil other than crude oil fitted with tank washing machines having an individual throughput of greater than 60 cubic metres per hour shall be fitted with an inert gas system, complying with the requirements of paragraph (a) of this Regulation, not later than a date:

(i) for a tanker of 70,000 metric tons deadweight and upwards, two years after the date of entry into force of the present Protocol; and

(ii) for a tanker of less than 70,000 metric tons deadweight, four years after the date of entry into force of the present Protocol.

(f) Any tanker operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing shall be fitted with an inert gas system complying with the requirements of Regulation 62 of Chapter II-2 of the Convention and with fixed tank washing machines.

(g) All tankers fitted with a fixed inert gas system shall be provided with a closed ullage system.

(h) Any new tanker of 2,000 tons gross tonnage and upwards not covered by paragraph (a) of this Regulation shall be provided with a froth system, capable of discharging froth internally or externally, to the tanks. The details of such installation shall be to the satisfaction of the Administration.

CHAPTER V

SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 12

Shipborne Navigational Equipment

The existing text of paragraph (a) is replaced by the following:

(a) All ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards but less than 10,000 tons gross tonnage shall be fitted with at least one radar. All ships of 10,000 tons gross tonnage and upwards shall be fitted with at least two radars, each capable of operating independently of the other. All radars fitted in compliance with this Regulation shall be of a type approved by the Administration and shall conform to operational standards not inferior to those adopted by the Organization. Facilities for plotting radar readings shall be provided on the bridge in those ships.

Regulation 19

Use of the Automatic Pilot

The following paragraph is added to the existing text:

(d) The manual steering shall be tested after prolonged use of the automatic pilot, and before entering areas where navigation demands special caution.

The following new Regulations are added to this Chapter:

Regulation 19-1

Operation of Steering Gear

In areas where navigation demands special caution, ships shall have more than one steering gear power unit in operation when such units are capable of simultaneous operation.

Regulation 19-2

Steering Gear – Testing and Drills

(a) Within 12 hours before departure, the ship's steering gear shall be checked and tested by the ship's crew. The test procedure shall include, where applicable, the operation of the following:

(i) the main steering gear;

(ii) the auxiliary steering gear;

(iii) the remote steering gear control systems;

(iv) the steering positions located on the navigating bridge;

(v) the emergency power supply;

(vi) the rudder angle indicators in relation to the actual position of the rudder;

(vii) the remote steering gear control system power failure alarms; and

(viii) the steering gear power unit failure alarms.

(b) The checks and tests shall include:

(i) the full movement of the rudder according to the required capabilities of the steering gear;

(ii) a visual inspection of the steering gear and its connecting linkage; and

(iii) the operation of the means of communication between the navigating bridge and steering gear compartment.

(c) (i) Simple operating instructions with a block diagram showing the change-over procedures for remote steering gear control systems and steering gear power units shall be permanently displayed on the navigating bridge and in the steering gear compartment.

(ii) All officers concerned with the operation and/or maintenance of steering gear shall be familiar with the operation of the steering systems fitted on the ship and with the procedures for changing from one system to another.

(d) In addition to the routine checks and tests prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Regulation, emergency steering drills shall take place at least once every three months in order to practise emergency steering procedures. These drills shall include direct control from within the steering gear compartment, the communications procedure with the navigating bridge and, where applicable, the operation of alternative power supplies.

(e) The Administration may waive the requirement to carry out the checks and tests prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Regulation for ships which regularly ply on voyages of short duration. Such ships shall carry out these checks and tests at least once every week.

(f) The date upon which the checks and tests prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Regulation are carried out and the date and details of emergency steering drills carried out under paragraph (d) of this Regulation, shall be recorded in the log book as may be prescribed by the Administration.

APPENDIX

Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships

The following form of Supplement is added to the existing form:

SUPPLEMENT TO THE CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

(Official Seal) *(Country)*

Issued under the provisions of the

PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Deadweight of Ship (metric tons)	Year of Build

Type of ship:

Tanker engaged in the trade of carrying crude oil*

Tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil*

Tanker engaged in the trade of carrying crude/other oil*

Cargo ship other than a tanker engaged in the trade of carrying oil*

Date of contract for building or alteration or modification of a major character ....

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which an alteration or modification of a major character was commenced

....

Date of delivery or completion of an alteration or modification of a major character ....

*Delete as appropriate.

This Supplement shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Construction Certificate.

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 10 of Chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974; and

that the survey showed that the condition of the hull, machinery and equipment as defined in the above Regulation was in all respects satisfactory and that the ship complied with the requirements of that Protocol.

This certificate is valid until.......................... subject to intermediate survey(s) at intervals of ....

Issued at ....
(Place of issue of certificate)

.... 19... ....
(Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

Intermediate Survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 10 of Chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, this ship was found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

Next intermediate survey due ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

Next intermediate survey due ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

Next intermediate survey due ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships

The following form of Supplement is added to the existing form:

SUPPLEMENT TO THE CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

(Official Seal) *(Country)*

Issued under the provisions of the

PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Deadweight of Ship (metric tons)	Year of Build

Type of ship:

Tanker engaged in the trade of carrying crude oil*

Tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil*

Tanker engaged in the trade of carrying crude/other oil*

Cargo ship other than a tanker engaged in the trade of carrying oil*

Date of contract for building or alteration or modification of a major character ....

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which an alteration or modification of a major character was commenced

....

Date of delivery or completion of an alteration or modification of a major character ....

Delete as appropriate.

This Supplement shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Equipment Certificate.

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 8 of Chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974; and

that the survey showed that the condition of the safety equipment as defined in the above Regulation was in all respects satisfactory and that the ship complied with requirements of that Protocol.

This certificate is valid until .... subject to intermediate survey(s) at intervals of ....

Issued at ....
(Place of issue of certificate)

.... 19... ....
(Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

Intermediate Survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 8 of Chapter 1 of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

Next intermediate survey due ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 14 of Chapter I of the Protocol the validity of this Certificate is extended until

....

Signed ....
(Signature of duly authorized official)

Place ....

Date ....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ 1978 ΑΦΟΡΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΙΝ «ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974»

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΚΡΑΤΗ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ,

ΟΝΤΑ ΜΕΛΗ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, 1974, γενομένην ἐν Λονδίνῳ τὴν 1ην Νοεμβρίου 1974,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑ τὴν σπουδαίαν συνεισφορὰν ἡ ὁποία μπορεῖ νὰ προέλθῃ, ἀπὸ τὴν ἀνωτέρω μνημονευθεῖσαν Σύμβασιν, εἰς τὴν προαγωγὴν τῆς ἀσφαλείας τῶν πλοίων καὶ τῆς περιουσίας εἰς τὴν θάλασσαν καὶ τῶν ἀνθρωπίνων ζωῶν τῶν ἐπιβαινόντων τῶν πλοίων.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑ ΕΠΙΣΗΣ τὴν ἀναγκαιότητα τῆς περαιτέρω προαγωγῆς τῆς ἀσφαλείας τῶν πλοίων, εἰδικώτερον τῶν δεξαμενοπλοίων.

ΘΕΩΡΟΥΝΤΑ ὅτι αὐτὸ μπορεῖ νὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς συνάψεως ἑνὸς Πρωτοκόλλου ἀφορῶντος εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, 1974,

ΣΥΝΕΦΩΝΗΣΑΝ τὰ ἀκόλουθα :

Ἄρθρον Ι.

Γενικαὶ ὑποχρεώσεις.

Τὰ Συμβαλλόμενα Κράτη τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐφαρμόσουν τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου καὶ τοῦ συνημμένου εἰς αὐτὸ Παραρτήματος τὸ ὁποῖον θὰ ἀποτελεῖ ἀναπόσπαστον τμῆμα τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου. Πᾶσα ἀναφορὰ εἰς τὸ παρὸν Πρωτόκολλον συνιστᾶ ταυτοχρόνως ἀναφορὰν εἰς τὸ Παράρτημα αὐτοῦ.

Ἄρθρον ΙΙ.

Ἐφαρμογή.

1. Αἱ διατάξεις τῶν ἄρθρων ΙΙ, ΙΙΙ (ἐκτὸς τῆς παραγράφου (α), IV, VI (β), (γ) καὶ (δ), VII καὶ VIII τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, 1974 (ἐφ' ἑξῆς ἀναφερομένης ὡς «ἡ Σύμβασις») ἐνσωματώνονται εἰς τὸ παρὸν Πρωτόκολλον, προβλεπομένου ὅτι ἀναφοραὶ εἰς ἐκεῖνα τὰ ἄρθρα τῆς Συμβάσεως καὶ εἰς τὰς συμβαλλομένας Κυβερνήσεις θὰ ἐκλαμβάνωνται ὡς ἀναφοραὶ εἰς τὸ παρὸν Πρωτόκολλον καὶ εἰς τὰ συμβαλλόμενα Κράτη τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ἀντιστοίχως.

2. Πᾶν πλοῖον εἰς τὸ ὁποῖον ἐφαρμόζεται τὸ παρὸν Πρωτόκολλον θὰ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Συμβάσεως, ὑποκειμένας εἰς τὰς τροποποιήσεις καὶ τὰς προσθήκας τὰς ἀναφερομένας εἰς τὸ παρὸν πρωτόκολλον.

3. Ὅσον ἀφορᾶ εἰς τὰ πλοῖα μὴ συμβαλλομένων Κρατῶν τῆς Συμβάσεως καὶ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, τὰ συμβαλλόμενα Κράτη τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου θὰ ἐφαρμόζουν τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Συμβάσεως καὶ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ὅταν τοῦτο θεωρεῖται ἀναγκαῖον διὰ νὰ ἐξασφαλισθῇ ὅτι τὰ πλοῖα ταῦτα δὲν τυγχάνουν εὐνοϊκωτέρας μεταχειρίσεως.

Ἄρθρον ΙΙΙ.

Γνωστοποίησις πληροφοριῶν.

Τὰ συμβαλλόμενα Κράτη τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ γνωστοποιοῦν καὶ νὰ καταθέτουν, εἰς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὀργανισμοῦ (ἐφ' ἑξῆς ἀναφερομένου ὡς « ὁ Ὀργανισμός»), κατάλογον διορισμένων Ἐπιθεωρητῶν ἢ ἀνεγνωρισμένων Ὀργανισμῶν, οἱ ὁποῖοι εἶναι ἐξουσιοδοτημένοι νὰ ἐνεργοῦν διὰ λογαριασμὸν των, εἰς τὴν ἐφαρμογὴν κανονισμῶν διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, διὰ τὴν κοινοποίησιν εἰς τὰ συμβαλλόμενα Κράτη πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν ὀργάνων των. Ἡ Ἀρχὴ ὅθεν θὰ γνωστοποιῇ εἰς τὸν Ὀργανισμὸν τὰς εἰδικὰς ἁρμοδιότητας καὶ τοὺς ὅρους τῆς παρεχομένης ἐξουσιοδοτήσεως, εἰς τοὺς διορισμένους ἐπιθεωρητὰς ἢ ἀνεγνωρισμένους Ὀργανισμούς.

Ἄρθρον IV.

Ὑπογραφὴ - Κύρωσις - Ἀποδοχὴ
Ἔγκρισις καὶ Προσχώρησις.

1. Τὸ παρὸν Πρωτόκολλον θὰ παραμείνῃ ἀνοικτὸν πρὸς ὑπογραφὴν εἰς τὸ Κεντρικὸν Κατάστημα τοῦ Ὀργανισμοῦ ἀπὸ 1ης Ἰουνίου 1978 μέχρι 1ης Μαρτίου 1979 καὶ κατόπιν αὐτοῦ θὰ παραμείνῃ ἀνοικτὸν διὰ προσχώρησιν.

Ὑπὸ τοὺς ὅρους τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου 3 τοῦ παρόντος ἄρθρου, Χῶραι δύνανται νὰ γίνουν μέλη τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου διὰ :

α) Ὑπογραφῆς ἄνευ ἐπιφυλάξεως ὅσον ἀφορᾶ τὴν κύρωσιν, ἀποδοχὴν ἢ ἔγκρισιν, ἢ

β) Ὑπογραφῆς ὑπὸ τὸν ὅρον τῆς κυρώσεως, ἀποδοχῆς ἢ ἐγκρίσεως, ἀκολουθουμένης ὑπὸ κυρώσεως, ἀποδοχῆς ἢ ἐγκρίσεως, ἢ

γ) Προσχωρήσεως.

2. Κύρωσις, ἀποδοχή, ἔγκρισις ἢ προσχώρησις θὰ γίνεται διὰ τῆς καταθέσεως ὀργάνου περὶ τούτου εἰς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Ὀργανισμοῦ.

3. Τὸ παρὸν Πρωτόκολλον δύναται νὰ ὑπογραφῇ ἄνευ ἐπιφυλάξεως, νὰ κυρωθῇ, νὰ γίνῃ ἀποδεκτόν, νὰ ἐγκριθῇ ἢ νὰ προσχωρήσουν εἰς αὐτὸ μόνον αἱ χῶραι αἱ ὁποῖαι ἔχουν ὑπογράψει ἄνευ ἐπιφυλάξεως, κυρώσει, ἀποδεχθεῖ, ἐγκρίνει ἢ ἔχουν προσχωρήσει εἰς τὴν Σύμβασιν.

Ἄρθρον V.

Θέσις ἐν ἰσχύι

1. Τὸ παρὸν Πρωτόκολλον θὰ τεθῇ ἐν ἰσχύι ἓξ (6) μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν κατὰ τὴν ὁποίαν οὐχὶ ὀλιγώτεραι τῶν δέκα πέντε (15) Χωρῶν, οἱ συνολικοὶ ἐμπορικοὶ στόλοι τῶν ὁποίων ἀπαρτίζουν οὐχὶ ὀλιγώτερον τοῦ 50% τῶν κόρων τῆς ὁλικῆς χωρητικότητος τῆς Παγκοσμίου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔχουν γίνει μέλη εἰς αὐτὸ συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου IV τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅμως ὅτι τὸ παρὸν Πρωτόκολλον δὲν θὰ τεθῇ ἐν ἰσχύϊ πρὸ τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Συμβάσεως.

2. Οἱονδήποτε ὄργανον κυρώσεως, ἀποδοχῆς, ἐγκρίσεως ἢ προσχωρήσεως τὸ ὁποῖον κατατίθεται μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν θέσεως ἐν ἰσχύι τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, θὰ τίθεται ἐν ἰσχύι τρεῖς μῆνας μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς καταθέσεως.

3. Μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν κατὰ τὴν ὁποίαν τροποποίησις τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου θεωρεῖται ὅτι ἔχει γίνει ἀποδεκτή, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου VIII τῆς Συμβάσεως οἱονδήποτε ὄργανον κυρώσεως, ἀποδοχῆς, ἐγκρίσεως ἢ προσχωρήσεως, τὸ ὁποῖον κατατίθεται, θὰ ἀναφέρεται εἰς τὸ παρὸν Πρωτόκολλον ὡς τοῦτο ἐτροποποιήθη.

Ἄρθρον VI.

Καταγγελία

1. Τὸ παρὸν Πρωτόκολλον δύναται νὰ καταγγελθῇ παρ' οἱουδήποτε συμβαλλομένου Κράτους εἰς οἱονδήποτε χρόνον μετὰ τὴν παρέλευσιν πέντε (5) ἐτῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας κατὰ τὴν ὁποίαν τὸ παρὸν Πρωτόκολλον τίθεται ἐν ἰσχύι διὰ τὸ Κράτος τοῦτο.

2. Καταγγελία θὰ γίνεται διὰ τῆς καταθέσεως ὀργάνου καταγγελίας εἰς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Ὀργανισμοῦ.

3. Καταγγελία θὰ ἰσχύῃ μετὰ ἓν (1) ἔτος, ἢ μετὰ τοιαύτην μακροτέραν χρονικὴν περίοδον, ἡ ὁποία δυνατὸν νὰ καθορίζεται εἰς τὸ ὄργανον τῆς καταγγελίας, μετὰ τὴν λήψη της ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ Ὀργανισμοῦ.

4. Καταγγελία τῆς Συμβάσεως ὑπὸ συμβαλλομένου Κράτους θεωρεῖται καὶ ὡς καταγγελία τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ὑπὸ τοῦ Κράτους αὐτοῦ.

Ἄρθρον VII.

Θεματοφύλαξ.

1. Ὁ Θεματοφύλαξ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου θὰ εἶναι ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Ὀργανισμοῦ (ἐφ' ἑξῆς ἀναφερόμενος ὡς « ὁ Θεματοφύλαξ»).

2. Ὁ Θεματοφύλαξ θὰ :

(α) Πληροφορῆ ὅλας τὰς χώρας αἱ ὁποῖαι ἔχουν ὑπογράψει τὸ παρὸν Πρωτόκολλον ἢ προσεχώρησαν εἰς αὐτὸ περὶ :

(ι) Κάθε νέας ὑπογραφῆς ἢ καταθέσεως ὀργάνου κυρώσεως, ἀποδοχῆς, ἐγκρίσεως ἢ προσχωρήσεως, μετὰ τῆς ἡμερομηνίας αὐτῶν.

(ιι) Τῆς ἡμερομηνίας θέσεως ἐν ἰσχύι τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

(ιιι) Τῆς καταθέσεως ὀργάνου καταγγελίας τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου μετὰ τῆς ἡμερομηνίας λήψεως αὐτῆς καὶ τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρξεως ἰσχύος τῆς καταγγελίας.

(β) Διαβιβάζη ἐπικυρωμένα πιστὰ ἀντίγραφα τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου εἰς ὅλας τὰς χώρας αἱ ὁποῖαι ἔχουν ὑπογράψει τὸ παρὸν πρωτόκολλον ἢ προσεχώρησαν εἰς τοῦτο.

3. Εὐθὺς ὡς τεθῇ ἐν ἰσχύι τὸ παρὸν Πρωτόκολλον, ἐπικυρωμένον πιστὸν ἀντίγραφον τούτου θὰ διαβιβασθῇ ὑπὸ τοῦ Θεματοφύλακος, εἰς τὴν Γραμματείαν τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, διὰ καταχώρισιν καὶ δημοσίευσιν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 102 τοῦ Χάρτου τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν.

Ἄρθρον VIII.

Γλῶσσαι

Τὸ παρὸν Πρωτόκολλον κατηρτίσθη εἰς ἁπλοῦν πρωτότυπον εἰς τὴν Κινεζικήν, Ἀγγλικήν, Γαλλικήν, Ρωσικὴν καὶ Ἱσπανικὴν γλῶσσαν, ἑκάστου κειμένου ὄντος ἐξ' ἴσου αὐθεντικοῦ.

Ἐπίσημοι μεταφράσεις εἰς τὴν Ἀραβικήν, Γερμανικὴν καὶ Ἰταλικὴν γλῶσσας θὰ γίνουν καὶ θὰ κατατεθοῦν μετὰ τοῦ ὑπογεγραμμένου πρωτοτύπου.

ΕΙΣ ΠΙΣΤΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οἱ ὑπογεγραμμένο ὄντες ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένοι ὑπὸ τῶν ἀντιστοίχων Κυβερνήσεών των πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ὑπέγραψαν τὸ παρὸν Πρωτόκολλον.

Ἐγένετο ἐν Λονδίνῳ, τὴν 17ην Φεβρουαρίου τοῦ 1978

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΗΚΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1974

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α'

ΕΦΑΡΜΟΓΗ – ΟΡΙΣΜΟΙ κ.τ.λ.

Κανονισμὸς 2

Ὁρισμοὶ

Ἡ ἀκόλουθος παράγραφος προστίθεται εἰς τὸ ὑπάρχον κείμενον:

(ιδ) «Ἡλικία τοῦ πλοίου» νοεῖται ἡ παρελθοῦσα χρονικὴ περίοδος ἡ θεωρουμένη ἀπὸ τοῦ ἔτους ναυπηγήσεως ὅπως ἐμφαίνηται εἰς τὰ ἔγγραφα ἐθνικότητος τοῦ πλοίου.

ΜΕΡΟΣ Β'

ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

Κανονισμὸς 6

Ἐπιθεώρησις καὶ ἐξέτασις.

Τὸ ὑπάρχον κείμενον τοῦ Κανονισμοῦ 6 ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως:

(α) Ἡ ἐπιθεώρησις καὶ ἐξέτασις τῶν πλοίων, καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τῶν παρόντων Κανονισμῶν καὶ τὴν παροχὴν τῶν ἐκ τούτων ἐξαιρέσεων, θὰ διενεργοῦνται ὑπὸ ὀργάνων τῆς Ἀρχῆς. Ἡ Ἀρχὴ δύναται ὁπωσδήποτε νὰ ἐμπιστευθῇ τὰς ἐπιθεωρήσεις καὶ ἐξετάσεις εἴτε εἰς ἐπιθεωρητὰς διορισμένους διὰ τὸν σκοπὸν αὐτόν, ἢ εἰς ὀργανισμοὺς ἀνεγνωρισμένους παρ' αὐτῆς.

(β) Ἡ Ἀρχὴ θὰ καταρτίσῃ πρόγραμμα διὰ τὴν διενέργειαν ἐκτάκτων ἐπιθεωρήσεων κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς χρονικῆς περιόδου ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ. Τοιαῦται ἐπιθεωρήσεις θὰ ἐξασφαλίζουν ὅτι τὸ πλοῖον καὶ ὁ ἐξοπλισμός του διατηρεῖται ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητικῶς διὰ τὴν ὑπηρεσίαν διὰ τὴν ὁποίαν τὸ πλοῖον προορίζεται. Αἱ ἐπιθεωρήσεις αὐταὶ δύνανται νὰ διενεργοῦνται ὑπὸ τῶν Ὑπηρεσιῶν ἐπιθεωρήσεως τῆς Ἀρχῆς ἢ ὑπὸ διορισμένων ἐπιθεωρητῶν ἢ ὑπὸ ἀνεγνωρισμένων Ὀργανισμῶν ἢ ὑπὸ ἑτέρων συμβαλλομένων Κρατῶν τῇ αἰτήσει τῆς Ἀρχῆς. Ὅταν ἡ Ἀρχή, κατὰ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 8 καὶ 10 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καθιστᾷ ὑποχρεωτικὰς ἐτησίας ἐπιθεωρήσεις, αἱ ἀνωτέρω ἔκτακτοι ἐπιθεωρήσεις δὲν θὰ εἶναι ὑποχρεωτικαί.

(γ) Ἀρχὴ διορίζουσα ἐπιθεωρητὰς ἢ ἀναγνωρίζουσα ὀργανισμοὺς νὰ διενεργοῦν ἐπιθεωρήσεις καὶ ἐξετάσεις, ὅπως καθορίζονται εἰς τὰς παραγράφους (α) καὶ (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θὰ ἐξουσιοδοτῇ κατ' ἐλάχιστον, κάθε διορισμένον ἐπιθεωρητὴν ἢ ἀνεγνωρισμένον ὀργανισμὸν νὰ δύναται νά:

(ι) Ἀπαιτῇ ἐπισκευὰς εἰς πλοῖον, καὶ

(ιι) Διενεργῇ ἐπιθεωρήσεις καὶ ἐξετάσεις ἐὰν ζητηθοῦν ὑπὸ τῶν ἁρμοδίων Ἀρχῶν τῆς Χώρας τοῦ λιμένος.

Ἡ Ἀρχὴ θὰ γνωστοποιῇ εἰς τὸν Ὀργανισμὸν τὰς εἰδικὰς ἁρμοδιότητας καὶ ὅρους τῆς παραχωρηθείσης ἐξουσιοδοτήσεως εἰς τοὺς διορισμένους ἐπιθεωρητὰς ἢ ἀνεγνωρισμένους ὀργανισμούς.

(δ) Ὅταν διορισμένος ἐπιθεωρητὴς ἢ ἀνεγνωρισμένος Ὀργανισμὸς ἀποφαίνεται ὅτι ἡ κατάστασις τοῦ πλοίου ἢ τοῦ ἐξοπλισμοῦ του δὲν ἀνταποκρίνεται οὐσιωδῶς πρὸς τὰ στοιχεῖα τοῦ πιστοποιητικοῦ, ἢ εἶναι τοιαύτη ὥστε τὸ πλοῖον δὲν κρίνεται ἱκανὸν νὰ ἀνοιγῇ εἰς τὴν θάλασσαν ἄνευ κινδύνου διὰ τὸ πλοῖον ἢ διὰ τοὺς ἐπιβαίνοντας, ὁ ἐν λόγῳ Ἐπιθεωρητὴς ἢ Ὀργανισμὸς θὰ βεβαιοῦται ἀμέσως ὅτι ἀνελήφθη ἐνέργεια ἀποκαταστάσεως καὶ ἐν εὐθέτῳ χρόνῳ θὰ ἐνημερώσῃ τὴν Ἀρχήν. Ἐὰν τοιαύτη ἐνέργεια ἀποκαταστάσεως δὲν ἀνελήφθη, τὸ σχετικὸν Πιστοποιητικὸν δέον νὰ ἀνακληθῇ καὶ ἡ Ἀρχὴ θὰ ἐνημερωθῇ ἀμέσως καὶ ἐὰν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς λιμένα ἑτέρου συμβαλλομένου Κράτους αἱ ἁρμόδιαι Ἀρχαὶ τῆς χώρας τοῦ λιμένος θὰ ἐνημερωθοῦν ἀμέσως. Ὅταν ὄργανον τῆς Ἀρχῆς, διορισμένος ἐπιθεωρητὴς ἢ ἀνεγνωρισμένος ὀργανισμός, ἐνημερώσῃ τὰς ἁρμοδίας Ἀρχὰς τῆς χώρας τοῦ λιμένος, ἡ Κυβέρνησις τῆς χώρας τοῦ λιμένος θὰ παρέξῃ εἰς τὸ ἐν λόγῳ ὄργανον, ἐπιθεωρητὴν ἢ ὀργανισμὸν πᾶσαν ἀναγκαίαν συνδρομὴν διὰ νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ὑποχρεώσεις του αἱ ὁποῖαι καθορίζονται ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ. Ὅταν ἐπιβάλλεται ἡ Κυβέρνησις τῆς χώρας τοῦ λιμένος θὰ ἐξασφαλίζῃ ὅτι τὸ πλοῖον δὲν θὰ ἀποπλεύσῃ μέχρις ὅτου δυνηθῇ νὰ ἀνοιγῇ εἰς τὴν θάλασσαν ἢ νὰ ἀναχωρήσῃ ἐκ τοῦ λιμένος μὲ προορισμὸν κατάλληλον ἐπισκευαστικὴν βάσιν, ἄνευ κινδύνου διὰ τὸ πλοῖον ἢ διὰ τοὺς ἐπιβαίνοντας αὐτοῦ.

(ε) Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν, ἡ Ἀρχὴ θὰ ἐγγυᾶται ἀπολύτως διὰ τὴν πληρότητα καὶ ἀποτελεσματικότητα τῆς Ἐπιθεωρήσεως καὶ ἐξετάσεως καὶ θὰ ἀναλαμβάνῃ νὰ ἐξασφαλίζῃ τὰς ἀπαραιτήτους προϋποθέσεις διὰ τὴν ἱκανοποίησιν τῆς παρούσης ὑποχρεώσεως.

Κανονισμός 7

Ἐπιθεώρησις ἐπιβατηγῶν πλοίων

Τὸ ὑπάρχον κείμενον τῆς παραγράφου (Β) (ιιι) ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως:

(ιιι) Ἐπιθεώρησις γενικὴ ἢ μερική, ἀναλόγως τῶν περιστάσεων, θὰ διενεργεῖται μετὰ ἀπὸ ἐπισκευὴν ἐπιβαλλομένην ἀπὸ ἐρεύνας, καθοριζομένας εἰς τὸν Κανονισμὸν 11 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ ὁποτεδήποτε γίνονται σοβαραὶ ἐπισκευαὶ ἢ ἀνανεώσεις.

Ἡ Ἐπιθεώρησις θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλισθῇ ὅτι αἱ ἀναγκαῖαι ἐπισκευαὶ ἢ ἀνανεώσεις ἔχουν γίνει ἱκανοποιητικῶς, ὅτι τὸ ὑλικὸν καὶ ἡ ἐκτέλεσις τῆς ἐργασίας τῶν τοιούτων ἐπισκευῶν ἢ ἀνανεώσεων εἶναι ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητικὰ καὶ ὅτι τὸ πλοῖον πληροῖ ἀπὸ πάσης ἀπόψεως τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως καὶ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου καὶ τῶν ἰσχυόντων Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων εἰς τὴν θάλασσαν καὶ τῶν ἐξ αὐτῶν ἐκδιδομένων ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς Νόμων, Διαταγμάτων, Διαταγῶν καὶ Κανονισμῶν.

Κανονισμὸς 8

Ἐπιθεώρησις σωσιβίων μέσων καὶ λοιποῦ ἐξαρτισμοῦ φορτηγῶν πλοίων.

Τὸ ὑπάρχον κείμενον τοῦ Κανονισμοῦ 8 ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως:

(α) Τὰ σωσίβια μέσα, ἐκτὸς τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐγκαταστάσεως τῆς μηχανοκίνητης σωσιβίου λέμβου ἢ τῆς φορητῆς ραδιοσυσκευῆς σωσιβίου σχεδίας, ἡ ἠχοβολιστικὴ συσκευή, ἡ γυροπυξίδα, ὁ πυροσβεστικὸς ἐξαρτισμὸς καὶ τὸ σύστημα ἀδρανοῦς ἀερίου τῶν φορτηγῶν πλοίων εἰς τὰ ὁποῖα ἐφαρμόζονται τὰ Κεφάλαια II - 1, II - 2, III καὶ V τῆς Συμβάσεως καὶ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, θὰ ὑπόκεινται εἰς ἀρχικὰς καὶ περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις ὅπως καθορίζεται δι' ἐπιβατηγὰ πλοῖα εἰς τὸν Κανονισμὸν 7 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς Συμβάσεως καὶ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου διὰ τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν 12 μηνῶν ὑπὸ τῶν 24 εἰς τὴν ὑποπαράγραφον (α) (ιι) τοῦ Κανονισμοῦ ἐκείνου. Τὰ σχέδια ἐλέγχου πυρκαϊᾶς εἰς νέα πλοῖα καὶ αἱ κλίμακες πλοηγῶν, οἱ μηχανικοὶ ἀνυψωτῆρες πλοηγῶν, τὰ φῶτα, τὰ σχήματα καὶ μέσα παραγωγῆς ἠχητικῶν σημάτων τὰ φερόμενα ὑπὸ νέων καὶ ὑπαρχόντων πλοίων, θὰ περιλαμβάνωνται εἰς τὰς ἐπιθεωρήσεις πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξασφαλίσεως ἀπολύτου συμμορφώσεως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Συμβάσεως καὶ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου καί, ὅπου εἶναι πρακτικῶς δυνατόν, πρὸς τοὺς ἰσχύοντας Διεθνεῖς Κανονισμοὺς πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων εἰς τὴν θάλασσαν.

(β) Ἐνδιάμεσοι ἐπιθεωρήσεις θὰ διενεργοῦνται κάθε χρόνον εἰς δεξαμενόπλοια ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν δέκα (10) ἐτῶν, ἐντὸς τριῶν (3) μηνῶν πρὶν ἢ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν (ANNIVERSARY DATE) ἐκδόσεως τοῦ Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας ἐξαρτισμοῦ φορτηγοῦ πλοίου, διὰ νὰ ἐξασφαλισθῇ ὅτι ὁ ἐξαρτισμὸς ὁ καθοριζόμενος εἰς τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἔχει συντηρηθῇ συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 11 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου καὶ ὅτι εὑρίσκεται εἰς καλὴν κατάστασιν ἐργασίας. Τοιαῦται ἐνδιάμεσοι ἐπιθεωρήσεις θὰ ὀπισθογράφωνται εἰς τὸ Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Ἐξαρτισμοῦ Φορτηγοῦ Πλοίου ἐκδοθέντος συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 12 (α) (ιιι) τοῦ Κεφαλαίου I τῆς Συμβάσεως.

Κανονισμὸς 10

Ἐπιθεώρησις τοῦ σκάφους, τῶν μηχανημάτων καὶ τοῦ ἐξαρτισμοῦ φορτηγῶν πλοίων.

Τὸ ὑπάρχον κείμενον τοῦ Κανονισμοῦ 10 ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως:

(α) Τὸ σκάφος, τὰ μηχανήματα καὶ ὁ ἐξαρτισμὸς (ἐκτὸς τῶν τομέων ἐκείνων οἱ ὁποῖοι καλύπτονται ἀπὸ τὴν ἔκδοσιν τῶν Πιστοποιητικῶν Ἀσφαλείας Ἐξαρτισμοῦ Φορτηγοῦ Πλοίου, τῶν Πιστοποιητικῶν Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας Φορτηγοῦ Πλοίου ἢ Πιστοποιητικῶν Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεφωνίας Φορτηγοῦ Πλοίου), φορτηγοῦ πλοίου θὰ ἐπιθεωροῦνται ἐπὶ τῇ συμπληρώσει καὶ ἐν συνεχείᾳ κατὰ τοιοῦτον τρόπον ποὺ ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ θεωρῇ ἀναγκαῖον εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλίσῃ ὅτι ἡ κατάστασίς των εἶναι ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητικὴ καὶ εἰς τὰ ἀκόλουθα διαστήματα:

(ι) Εἰς διαστήματα καθοριζόμενα ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς ἀλλὰ μὴ ὑπερβαίνοντα τὰ πέντε (5) ἔτη (περιοδικὲς ἐπιθεωρήσεις).

(ιι) Ἐπιπροσθέτως τῶν τοιούτων περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων δεξαμενόπλοιον ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν δέκα (10) ἐτῶν, θὰ ὑπόκειται κατ' ἐλάχιστον, εἰς μίαν ἐνδιάμεσον ἐπιθεώρησιν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς περιόδου ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Κατασκευῆς Φορτηγοῦ Πλοίου. Εἰς περιπτώσεις ὅπου μόνον μία τοιαύτη ἐνδιάμεσος ἐπιθεώρησις διενεργεῖται εἰς τὴν χρονικὴν περίοδον ἰσχύος τοῦ Πιστοποιητικοῦ, αὐτὴ θὰ λαμβάνῃ χώραν οὐχὶ ἐνωρίτερον τῶν ἕξ (6) μηνῶν πρὶν καὶ οὐχὶ ἀργότερον τῶν ἕξ (6) μηνῶν μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν συμπληρώσεως τῆς ἡμισείας περιόδου ἰσχύος τοῦ πιστοποιητικοῦ.

(β) Ἡ ἀρχικὴ καὶ περιοδικὴ ἐπιθεώρησις θὰ εἶναι τοιαῦται ὥστε νὰ ἐξασφαλισθῇ ὅτι ἡ διάταξις, τὰ ὑλικὰ καὶ ἡ ἀντοχὴ τῆς κατασκευῆς, οἱ λέβητες καὶ ἕτεραι συσκευαὶ πιέσεως, τὰ ἐξαρτήματά των, τὰ κύρια καὶ βοηθητικὰ μηχανήματα περιλαμβανομένου τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου καὶ τῶν συνδεδεμένων συστημάτων ἐλέγχου, ἡ ἠλεκτρικὴ ἐγκατάστασις καὶ ὁ λοιπὸς ἐξοπλισμὸς εἶναι ἀπὸ πᾶσαν ἄποψιν ἱκανοποιητικὰ διὰ τὴν ὑπηρεσίαν διὰ τὴν ὁποίαν προορίζεται τὸ πλοῖον. Τοιαῦται ἐξετάσεις εἰς τὴν περίπτωσιν δεξαμενοπλοίων θὰ περιλαμβάνουν ἐπίσης ἐπιθεώρησιν τῆς ἐξωτερικῆς ἐπιφανείας τῆς γάστρας τοῦ πλοίου, τῶν ἀντλιοστασίων, τῶν συστημάτων σωληνώσεων φορτίου καὶ καυσίμου πετρελαίου, σωληνώσεων ἀερισμοῦ, βαλβίδων πιέσεως κενοῦ καὶ ὀθονῶν φλογός.

(γ) Ἡ ἐνδιάμεσος ἐπιθεώρησις τῶν δεξαμενοπλοίων ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν δέκα (10) ἐτῶν θὰ περιλαμβάνῃ ἐπιθεώρησιν τοῦ ἐξοπλισμοῦ κινήσεως πηδαλίου καὶ τῶν συνδεδεμένων συστημάτων ἐλέγχου τῶν ἀντλιοστασίων, τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ ἐντὸς τῶν ἀντλιοστασίων συστημάτων σωληνώσεων φορτίου καὶ καυσίμου πετρελαίου, σωληνώσεως ἀερισμοῦ, βαλβίδων πιέσεως κενοῦ καὶ ὀθονῶν φλογὸς τῆς ἠλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως εἰς ἐπικινδύνους ζώνας καὶ τῆς ἐξωτερικῆς ἐπιφανείας τῆς γάστρας τοῦ πλοίου. Ἐπιπροσθέτως τῆς ὀπτικῆς ἐπιθεωρήσεως τῆς ἠλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως θὰ ἐλέγχεται ἡ ἀντίστασις μονώσεως τῆς ἠλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως τῶν ἐπικινδύνων ζωνῶν. Ἐάν, κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν δημιουργηθῇ τυχὸν ἀμφιβολία ὡς πρὸς τὴν κατάστασιν τῆς σωληνώσεως, θὰ ληφθοῦν ἔκτακτα ἀναγκαῖα μέτρα, ὅπως δοκιμὲς πιέσεως καὶ ἐξέτασις τοῦ πάχους. Τοιαῦται ἐνδιάμεσοι ἐπιθεωρήσεις καταχωροῦνται εἰς τὸ Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας κατασκευῆς Φορτηγοῦ Πλοίου, ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 12 (α) (ιι) τοῦ Κεφαλαίου I τῆς Συμβάσεως.

(δ) Ἐπιθεώρησις εἴτε γενικὴ εἴτε μερικὴ ἀναλόγως τῶν περιστάσεων, θὰ διενεργεῖται ὅταν ἀπαιτῆται μετὰ διερεύνησιν καθοριζομένην εἰς τὸν Κανονισμὸν 11 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ἢ ὁποτεδήποτε γίνονται σημαντικαὶ ἐπισκευαὶ ἢ ἀνανεώσεις. Ἡ ἐπιθεώρησις θὰ εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὅτι αἱ ἀναγκαῖαι ἐπισκευαὶ ἢ ἀνανεώσεις ἔχουν γίνει ἀποτελεσματικῶς, ὅτι τὸ ὑλικὸν καὶ ἡ ἐργασία τῶν τοιούτων ἐπισκευῶν ἢ ἀνανεώσεων εἶναι ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητικὴ καὶ ὅτι τὸ πλοῖον εἶναι ἱκανὸν νὰ ἀνοιγῇ εἰς τὴν θάλασσαν ἄνευ κινδύνου διὰ τὸ πλοῖον ἢ διὰ τοὺς ἐπιβαίνοντας αὐτοῦ.

Κανονισμὸς 11

Τήρησις τῶν ὅρων μετὰ τὴν ἐπιθεώρησιν.

Τὸ ὑπάρχον κείμενον τοῦ Κανονισμοῦ 11 ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως:

(α) Ἡ κατάστασις τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἐξαρτισμοῦ του θὰ διατηρῆται συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Συμβάσεως καὶ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὅτι τὸ πλοῖον ἀπὸ πάσης ἀπόψεως θὰ παραμείνῃ ἱκανὸν νὰ ἀνοιγῇ εἰς τὴν θάλασσαν ἄνευ κινδύνου διὰ τὸ πλοῖον ἢ διὰ τοὺς ἐπιβαίνοντας αὐτοῦ.

(β) Μετὰ ἀπὸ κάθε ἐπιθεώρησιν τοῦ πλοίου κατὰ τοὺς Κανονισμοὺς 6, 7, 8, 9, ἢ 10 τοῦ Κεφαλαίου Ι τῆς Συμβάσεως καὶ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου οὐδεμία μεταβολὴ θὰ ἐπέλθῃ εἰς τὴν διάταξιν κατασκευῆς τοῦ σκάφους εἰς τὰ μηχανήματα, τὸν ἐξοπλισμὸν καὶ εἰς λοιποὺς τομεῖς καλυπτομένους ὑπὸ τῆς ἐπιθεωρήσεως ἄνευ ἀδείας τῆς Ἀρχῆς.

(γ) Ὁσάκις συμβαίνει ἀτύχημα εἰς τὸ πλοῖον ἢ ἀνακαλύπτεται ἐλάττωμα, τὸ ὁποῖον ἢ ἐπηρεάζει δυσμενῶς τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου ἢ τὴν ἀπόδοσιν ἢ τὴν ἐπάρκειαν τῶν σωσιβίων αὐτοῦ μέσων ἢ τοῦ λοιποῦ ἐξαρτισμοῦ, ὁ πλοίαρχος ἢ ὁ πλοιοκτήτης τοῦ πλοίου θὰ ἀναφέρουν τοῦτο τὸ ταχύτερον δυνατὸν εἰς τὴν Ἀρχήν, εἰς τὸν διορισμένον ἐπιθεωρητὴν ἢ τὸν ἀνεγνωρισμένον Ὀργανισμόν, ὑπευθύνους διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ σχετικοῦ πιστοποιητικοῦ, οἱ ὁποῖοι θὰ προβοῦν εἰς διερεύνησιν διὰ νὰ ἀποφασίσουν ἐὰν εἶναι ἀναγκαία ἡ διενέργεια ἐπιθεωρήσεως ὅπως ἀπαιτεῖται ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν 6, 7, 8, 9 ἢ 10 τοῦ Κεφαλαίου Ι τῆς Συμβάσεως καὶ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου. Ἐὰν τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς λιμένα ἑτέρου συμβαλλομένου Κράτους, ὁ Πλοίαρχος ἢ ὁ πλοιοκτήτης θὰ ἀναφέρουν ἐπίσης ἀμέσως εἰς τὰς ἁρμοδίας Ἀρχὰς τῆς χώρας τοῦ λιμένος καὶ ὁ διορισμένος ἐπιθεωρητὴς ἢ ὁ ἀνεγνωρισμένος Ὀργανισμὸς θὰ ἐξακριβώνουν ὅτι ἐγένετο τοιαύτη ἀναφορά.

Κανονισμὸς 14

Διάρκεια καὶ Ἰσχὺς τῶν Πιστοποιητικῶν.

Τὸ ὑπάρχον κείμενον τοῦ Κανονισμοῦ 14 ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως:

(α) Τὰ Πιστοποιητικά, ἐκτὸς τοῦ Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Κατασκευῆς Φορτηγοῦ Πλοίου, τοῦ Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Ἐξαρτισμοῦ Φορτηγοῦ Πλοίου καὶ τῶν Πιστοποιητικῶν Ἀπαλλαγῆς θὰ ἐκδίδωνται διὰ χρονικὴν περίοδον μὴ ὑπερβαίνουσαν τοὺς δώδεκα (12) μῆνας. Τὸ Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Κατασκευῆς Φορτηγοῦ Πλοίου θὰ ἐκδίδεται διὰ χρονικὴν περίοδον μὴ ὑπερβαίνουσαν τὰ πέντε (5) ἔτη. Τὸ Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας ἐξαρτισμοῦ Φορτηγοῦ Πλοίου θὰ ἐκδίδεται διὰ χρονικὴν περίοδον μὴ ὑπερβαίνουσαν τοὺς εἴκοσι τέσσαρας (24) μῆνας. Τὰ Πιστοποιητικὰ ἀπαλλαγῆς (ἐξαιρέσεων) δὲν θὰ ἰσχύουν πέραν τῆς περιόδου ἰσχύος τῶν Πιστοποιητικῶν εἰς τὰ ὁποῖα αὐτὰ ἀναφέρονται.

(β) Δὲν θὰ ἐπιτρέπεται παράτασις τοῦ πενταετοῦς ἰσχύος Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Κατασκευῆς Φορτηγοῦ Πλοίου.

(γ) Ἐὰν ἐπιθεώρησις λαμβάνῃ χώραν ἐντὸς δύο (2) μηνῶν πρὸ τῆς λήξεως τῆς χρονικῆς περιόδου διὰ τὴν ὁποίαν ἀρχικῶς ἐξεδόθη Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεγραφίας Φορτηγοῦ Πλοίου ἢ Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας Ραδιοτηλεφωνίας Φορτηγοῦ Πλοίου, διὰ φορτηγὸν πλοῖον ὁλικῆς χωρητικότητος 300 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ κατωτέρας τῶν 500 κόρων, τὸ Πιστοποιητικὸν τοῦτο δύναται νὰ ἀνακληθῇ καὶ δύναται νὰ ἐκδοθῇ νέον Πιστοποιητικὸν τὸ ὁποῖον θὰ λήγῃ δώδεκα (12) μῆνας μετὰ τὸ τέλος τῆς ρηθείσης χρονικῆς περιόδου.

(δ) Ἐὰν τὸ πλοῖον, κατὰ τὸν χρόνον λήξεως τῆς ἰσχύος Πιστοποιητικοῦ του, ἐκτὸς τοῦ Πιστοποιητικοῦ τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὴν παράγραφον (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, δὲν εὑρίσκεται εἰς λιμένα τῆς χώρας εἰς τὸν ὁποῖον τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον ἢ ἐὰν τὸ πλοῖο πρόκειται νὰ ἐπιθεωρηθῇ, ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ παρατείνῃ τὸ Πιστοποιητικόν, ἀλλὰ τοιαύτη παράτασις θὰ χορηγῆται μόνον πρὸς τὸν σκοπὸν διευκολύνσεως τοῦ πλοίου νὰ συμπληρώσῃ τὸ ταξείδιόν του εἰς τὴν χώραν εἰς τὴν ὁποίαν τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον ἢ πρόκειται νὰ ἐπιθεωρηθῇ καὶ τοῦτο μόνον εἰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὁποίας κρίνεται πρέπον καὶ λογικὸν νὰ χορηγηθῇ ἡ παράτασις αὐτή.

(ε) Οὐδενὸς Πιστοποιητικοῦ ἡ ἰσχὺς θὰ παρατείνεται κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ διὰ περίοδον πέραν τῶν πέντε (5) μηνῶν καὶ πλοῖον εἰς τὸ ὁποῖον ἐχορηγήθη τοιαύτη παράτασις, καταπλέον εἰς τὴν χώραν εἰς τὴν ὁποίαν εἶναι νηολογημένον ἢ εἰς τὸν λιμένα εἰς τὸν ὁποῖον πρόκειται νὰ ἐπιθεωρηθῇ, δὲν δύναται δυνάμει τῆς παρατάσεως ταύτης νὰ ἀποπλεύσῃ ἐκ τοῦ λιμένος τούτου ἢ ἐκ τῆς χώρας πρὶν ἢ ἐφοδιασθῇ διὰ νέου Πιστοποιητικοῦ.

(στ) Πιστοποιητικόν, ἐκτὸς τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὴν παράγραφον (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, τὸ ὁποῖον δὲν παρετάθη κατὰ τὰς ἀνωτέρω διατάξεις τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, μπορεῖ νὰ παραταθῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς χαριστικῶς διὰ χρονικὴν περίοδον μέχρις ἑνὸς (1) μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας λήξεως τῆς ἀναγραφομένης εἰς τὸ Πιστοποιητικόν.

(ζ) Πιστοποιητικὸν θὰ παύσῃ νὰ ἰσχύῃ:

(ι) Ἐὰν αἱ ἐπιθεωρήσεις καὶ ἐξετάσεις δὲν διενεργοῦνται ἐντὸς τῶν χρονικῶν ὁρίων τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν Κανονισμῶν 7 (α), 8, 9 καὶ 10 (α) τοῦ Κεφαλαίου Ι τῆς Συμβάσεως καὶ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ἢ ἐντὸς τῶν ὁρίων τὰ ὁποῖα αὐτὰ μπορεῖ νὰ ἔχουν παραταθῇ συμφώνως πρὸς τὰς παραγράφους (δ), (ε) ἢ (στ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, ἢ

(ιι) Ἐπὶ ἀλλαγῆς τῆς σημαίας τοῦ πλοίου εἰς σημαίαν ἑτέρας χώρας. Νέον Πιστοποιητικὸν θὰ ἐκδίδεται μόνον ὅταν ἡ Χώρα ἡ ἐκδίδουσα τὸ νέον Πιστοποιητικὸν εἶναι ἀπολύτως ἱκανοποιημένη ὅτι τὸ πλοῖον συμμορφοῦται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 11 (α) καὶ (β) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Εἰς τὴν περίπτωσιν ἀλλαγῆς σημαίας μεταξὺ χωρῶν-μελῶν, ἐὰν ζητηθῇ ἐντὸς τριῶν (3) μηνῶν ἀφ' ὅτου λάβει χώραν ἡ ἀλλαγὴ σημαίας, ἡ Κυβέρνησις τῆς χώρας - μέλους τὴν σημαίαν τῆς ὁποίας ἔφερεν τὸ πλοῖον προηγουμένως θὰ ἀποστείλῃ τὸ ταχύτερον δυνατόν, εἰς τὴν Ἀρχὴν ἀντίγραφα τῶν Πιστοποιητικῶν τὰ ὁποῖα τὸ πλοῖον ἔφερεν πρὸ τῆς ἀλλαγῆς τῆς σημαίας καὶ ἐὰν διατίθενται ἀντίγραφα τῶν σχετικῶν ἐκθέσεων ἐπιθεωρήσεως.

Κανονισμὸς 19

Ἔλεγχος.

(α) Πᾶν πλοῖον εὑρισκόμενον εἰς λιμένα ἑτέρας συμβαλλομένης χώρας ὑπόκειται εἰς ἔλεγχον, ὑπὸ ὀργάνων ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένων ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεώς της, περιοριζομένου τοῦ ἐλέγχου τούτου εἰς τὴν ἐξακρίβωσιν ὅτι τὰ Πιστοποιητικὰ τὰ ἐκδοθέντα κατὰ τὸν Κανονισμὸν 12 ἢ τὸν Κανονισμὸν 13 τοῦ Κεφαλαίου Ι τῆς Συμβάσεως εἶναι ἐν ἰσχύι.

(β) Τὰ Πιστοποιητικὰ ταῦτα, ἐὰν εἶναι ἐν ἰσχύι, θὰ γίνωνται ἀποδεκτὰ ἐκτὸς ἐὰν ὑπάρχουν φανεραὶ ἐνδείξεις πείθουσαι ὅτι ἡ κατάστασις τοῦ πλοίου ἢ τοῦ ἐξοπλισμοῦ του δὲν ἀνταποκρίνεται οὐσιωδῶς εἰς τὰς ἐνδείξεις οἱουδήποτε ἐκ τῶν Πιστοποιητικῶν ἢ ὅτι τὸ πλοῖον καὶ ὁ ἐξοπλισμός του δὲν εἶναι σύμφωνος πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 11(α) καὶ (β) τοῦ παρόντος Κεφαλαίου.

(γ) Εἰς τὰς περιπτώσεις τὰς διδομένας εἰς τὴν παράγραφον (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἢ ὅταν Πιστοποιητικὸν ἔχῃ λήξει ἢ ἔπαυσε νὰ ἰσχύῃ τὸ ὄργανον τὸ ὁποῖον ἐνεργεῖ τὸν ἔλεγχον θὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα, ὥστε νὰ ἐξασφαλισθῇ ὅτι τὸ πλοῖον δὲν θὰ ἀποπλεύσῃ μέχρις ὅτου τοῦτο καταστῇ ἱκανὸν νὰ ἐκτελέσῃ πλοῦν ἢ νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸν λιμένα πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ καταπλεύσῃ εἰς κατάλληλον ἐπισκευαστικὴν βάσιν ἄνευ κινδύνου εἰς τὸ πλοῖον ἢ εἰς τοὺς ἐπιβαίνοντας αὐτοῦ.

(δ) Ἐὰν κατὰ τὴν ἐνέργειαν τοῦ παρόντος ἐλέγχου προκύψῃ ζήτημα οἱασδήποτε παρεμβάσεως τὸ ὄργανον τὸ ἐνεργοῦν τὸν ἔλεγχον, θὰ πληροφορῇ ἀμέσως ἐγγράφως τὸν Πρόξενον ἢ ἐν ἀπουσίᾳ του, τὸν πλησιέστερον διπλωματικὸν ἀντιπρόσωπον τῆς χώρας τὴν σημαίαν τῆς ὁποίας φέρει τὸ πλοῖον περὶ ὅλων τῶν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὁποίας ἡ παρέμβασις κατέστη ἀναγκαία. Ἐπιπροσθέτως θὰ ἐνημερώνωνται οἱ διορισμένοι ἐπιθεωρηταὶ ἢ οἱ ἀνεγνωρισμένοι Ὀργανισμοὶ οἱ ὑπεύθυνοι διὰ τὴν ἔκδοσιν τῶν Πιστοποιητικῶν. Τὰ γεγονότα τὰ ἀφορῶντα εἰς τὴν παρέμβασιν θὰ ἀναφέρωνται εἰς τὸν Ὀργανισμόν.

(ε) Ἡ ἐνδιαφερομένη Ἀρχὴ τῆς χώρας τοῦ λιμένος θὰ γνωστοποιῇ ἁπάσας τὰς σχετικὰς πληροφορίας περὶ τοῦ πλοίου, ἐπιπροσθέτως τῶν συμβαλλομένων χωρῶν τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν παράγραφον (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, εἰς τὰς Ἀρχὰς τοῦ ἑπομένου λιμένος κατάπλου, ἐὰν αὕτη ἀδυνατῇ νὰ προβῇ εἰς ἐνεργείας ὡς καθορίζονται εἰς τὰς παραγράφους (γ) καὶ (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἢ ἐὰν εἰς τὸ πλοῖον ἐπετράπη ὁ ἀπόπλους διὰ τὸν ἑπόμενον λιμένα προσεγγίσεως.

(στ) Ὅταν ἀσκῆται ἔλεγχος κατὰ τὸν παρόντα Κανονισμὸν θὰ καταβάλλωνται ὅλαι αἱ δυναταὶ προσπάθειαι διὰ νὰ ἀποφευχθῇ ἀδικαιολόγητος παρακράτησις ἢ καθυστέρησις πλοίου. Ἐὰν ἕνεκα τούτου πλοῖον παρακρατηθῇ ἢ καθυστερηθῇ ἀδικαιολογήτως, τοῦτο θὰ παρέξῃ τὸ δικαίωμα δι' ἀποζημίωσιν διὰ πᾶσαν προκληθησομένην ἀπώλειαν ἢ ζημίαν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ - 1
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΙΣ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α' - ΓΕΝΙΚΑ

Κανονισμὸς 1.

Ἐφαρμογή.

Αἱ ἀκόλουθοι ὑποπαράγραφοι προστίθενται εἰς τὸ ὑπάρχον κείμενον τῆς παραγράφου (β):

ιι) Παρ' ὅλας τὰς διατάξεις τῆς ὑποπαραγράφου (ι) τῆς παρούσης παραγράφου καὶ ὑποπαραγράφου (α) (ιιι) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, διὰ τοὺς σκοποὺς τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 29 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, νέον δεξαμενόπλοιον ἐννοεῖται τὸ δεξαμενόπλοιον:

1) διὰ τὸ ὁποῖον ἡ σύμβασις ναυπηγήσεως συνωμολογήθη μετὰ τὴν 1 Ἰουνίου 1979, ἢ

2) εἰς περίπτωσιν μὴ ὑπάρξεως συμβάσεως ναυπηγήσεως, ἡ τρόπις τοῦ ὁποίου ἐτέθη ἢ τὸ ὁποῖον εὑρίσκεται εἰς ὅμοιον στάδιον κατασκευῆς μετὰ τὴν 1 Ἰανουαρίου 1980, ἢ

3) ἡ παράδοσις τοῦ ὁποίου γίνεται μετὰ τὴν 1 Ἰουνίου 1982, ἢ

4) τὸ ὁποῖον ὑπέστη μεταβολὴν ἢ τροποποίησιν εὐρείας ἐκτάσεως:

α) διὰ τὴν ὁποίαν ἡ σύμβασις συνωμολογήθη μετὰ τὴν 1 Ἰουνίου 1979 ἢ

β) εἰς περίπτωσιν μὴ ὑπάρξεως συμβάσεως ἡ ἐργασία κατασκευῆς τῆς ὁποίας ἤρχισε μετὰ τὴν 1 Ἰανουαρίου 1980.

γ) ἡ ὁποία ἀποπερατοῦται μετὰ τὴν 1 Ἰουνίου 1982.

ιν) Διὰ τοὺς σκοποὺς τῆς παραγράφου (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 29 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, ὑπάρχον δεξαμενόπλοιον εἶναι δεξαμενόπλοιον τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι νέον δεξαμενόπλοιον ὅπως καθορίζεται εἰς τὴν ὑποπαράγραφον (ιι) τῆς παρούσης παραγράφου.

ν) Διὰ τοὺς σκοποὺς τῆς ὑποπαραγράφου (ιι) τῆς παρούσης παραγράφου, μετασκευὴ ὑπάρχοντος δεξαμενοπλοίου 20.000 μετρικῶν τόννων νεκροῦ βάρους καὶ ἄνω διὰ νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ ἀφορῶντος εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ προλήψεως τῆς ρυπάνσεως ἐκ πλοίων 1973, δὲν θὰ θεωρῆται ὅτι ἀποτελεῖ μεταβολὴν ἢ τροποποίησιν εὐρείας ἐκτάσεως.

Κανονισμὸς 2

Ὁρισμοί

Αἱ ἀκόλουθοι παράγραφοι προστίθενται εἰς τὸ ὑπάρχον κείμενον:

(κ) Τὸ σύστημα ἐλέγχου τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου ἐξ ἀπομεμακρυσμένης θέσεως, εἶναι τὸ μέσον διὰ τοῦ ὁποίου αἱ ἀπαιτούμεναι κινήσεις τοῦ πηδαλίου μεταβιβάζονται ἀπὸ τὴν γέφυραν ναυσιπλοΐας εἰς τὰς μονάδας ἰσχύος τοῦ συστήματος ἐλέγχου τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου.

(λ) Ὁ κύριος μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου εἶναι ὁ μηχανισμός, αἱ μονάδες ἰσχύος κινήσεως πηδαλίου, ἐὰν ὑπάρχουν καὶ ὁ βοηθητικὸς ἐξοπλισμὸς καὶ τὰ μέσα ἐφαρμογῆς ροπῆς στρέψεως εἰς τὸν κορμὸν πηδαλίου (π.χ. οἴαξ ἢ στεφάνη οἴακος ἢ τετραγωνικὸν) ἀπαραίτητα δι' ἀποτελεσματικὴν κίνησιν τοῦ πηδαλίου διὰ τοὺς σκοποὺς τῆς πηδαλιουχήσεως τοῦ πλοίου ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας ὑπηρεσίας.

(μ) Ἡ μονὰς ἰσχύος τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου εἶναι:

(ι) Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἠλεκτρικοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου, ἠλεκτροκινητὴρ μετὰ τοῦ σχετικοῦ ἠλεκτρικοῦ ἐξοπλισμοῦ.

(ιι) Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἠλεκτρο - ὑδραυλικοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου, ἠλεκτροκινητὴρ μετὰ τοῦ σχετικοῦ ἠλεκτρικοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ συνδεδεμένης ἀντλίας.

(ιιι) Εἰς τὴν περίπτωσιν ἑτέρου ὑδραυλικοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου, κινοῦσα μηχανὴ καὶ συνδεδεμένη ἀντλία.

(ν) Ὁ βοηθητικὸς μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου εἶναι ὁ ἐξοπλισμὸς ἐκεῖνος ὁ ὁποῖος προβλέπεται δι' ἀποτελεσματικὴν κίνησιν τοῦ πηδαλίου διὰ τοὺς σκοποὺς πηδαλιουχήσεως τοῦ πλοίου εἰς περίπτωσιν βλάβης τοῦ κυρίου μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου.

ΜΕΡΟΣ Γ'
ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ

Κανονισμὸς 29

Μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου.

Ἡ ἀκόλουθος παράγραφος προστίθεται εἰς τὸ ὑπάρχον κείμενον:

(δ) Δεξαμενόπλοια μόνον

(ι) Τὰ ἀκόλουθα θὰ ἐφαρμόζωνται εἰς κάθε νέον δεξαμενόπλοιον 10.000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω καί, οὐχὶ ἀργότερον ἀπὸ δύο (2) ἔτη ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας θέσεως ἐν ἰσχύι τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, εἰς κάθε ὑπάρχον δεξαμενόπλοιον 10.000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω:

(1) Δύο (2) συστήματα χειρισμοῦ ἐξ ἀπομεμακρυσμένης θέσεως τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου θὰ προβλέπωνται ἕκαστον τῶν ὁποίων θὰ ἐργάζεται ἀνεξαρτήτως ἐκ τῆς γεφύρας ναυσιπλοΐας. Τοῦτο δὲν ἀπαιτεῖ εἰς διπλοῦν τροχὸν ἢ μοχλὸν πηδαλιουχήσεως. Εἰς περίπτωσιν βλάβης ἐν λειτουργίᾳ τοῦ συστήματος χειρισμοῦ ἐξ ἀπομεμακρυσμένης θέσεως τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου, τὸ ἕτερον σύστημα θὰ εἶναι ἱκανὸν νὰ τίθεται εἰς ἄμεσον λειτουργίαν ἐκ θέσεως εὑρισκομένης εἰς τὴν γέφυραν ναυσιπλοΐας. Ἕκαστον σύστημα χειρισμοῦ ἐξ ἀπομεμακρυσμένης θέσεως τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου, ἐὰν εἶναι ἠλεκτρικόν, θὰ ἐξυπηρετεῖται ὑπὸ ξεχωριστοῦ ἰδικοῦ του κυκλώματος τροφοδοτουμένου ὑπὸ τῆς πηγῆς ἰσχύος τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου, ἐκ σημείου κειμένου ἐντὸς τοῦ διαμερίσματος τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου. Εἰς περίπτωσιν βλάβης τοῦ συστήματος παροχῆς ἠλεκτρικῆς ἰσχύος τοῦ χειρίζοντος ἐξ ἀπομεμακρυσμένης θέσεως τὸν μηχανισμὸν κινήσεως πηδαλίου θὰ δίδεται σῆμα κινδύνου εἰς τὴν γέφυρα ναυσιπλοΐας. Τὰ σήματα κινδύνου τὰ προβλεπόμενα ὑπὸ τῆς παρούσης ὑποπαραγράφου θὰ εἶναι συγχρόνως ἀκουστικὰ καὶ ὀπτικὰ καὶ τὰ μέσα σημάνσεως κινδύνου θὰ τοποθετοῦνται εἰς θέσιν, εἰς τὴν γέφυραν ναυσιπλοΐας, ὅπου θὰ δύναται εὐκόλως νὰ γίνουν ἀντιληπτά.

(2) Χειρισμὸς τοῦ κυρίου μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου θὰ προβλέπεται ἐπίσης εἰς τὸ διαμέρισμα τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου.

(3) Μέσα θὰ προβλέπωνται εἰς τὸ διαμέρισμα τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου, διὰ τὴν ἀποσύνδεσιν τοῦ συστήματος χειρισμοῦ, ἐξ ἀπομεμακρυσμένης θέσεως τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου ἐκ τῆς πηγῆς ἰσχύος.

(4) Μέσα συνεννοήσεως θὰ προβλέπωνται μεταξὺ γεφύρας ναυσιπλοΐας καὶ διαμερίσματος μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου.

(5) Ἡ ἀκριβὴς γωνιακὴ θέσις τοῦ πηδαλίου θὰ ἐμφαίνηται εἰς τὴν γέφυραν ναυσιπλοΐας. Ὁ ἐνδείκτης τῆς γωνίας πηδαλίου θὰ εἶναι ἀνεξάρτητος τοῦ συστήματος χειρισμοῦ ἐξ ἀπομεμακρυσμένης θέσεως τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου, καὶ

(6) Ἡ γωνιακὴ θέσις τοῦ πηδαλίου θὰ εἶναι ἐμφανὴς εἰς τὸ διαμέρισμα τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου.

(ιι) Εἰς πᾶν νέον δεξαμενόπλοιον 10.000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω, ἐπιπροσθέτως τῶν ἀπαιτήσεων τῆς παραγράφου (α) καὶ ὑποπαραγράφου (δ) (ι) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θὰ ἀπαιτοῦνται τὰ ἀκόλουθα :

(1) Ὁ κύριος μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου θὰ περιλαμβάνῃ δύο ἢ περισσοτέρας ὁμοίας μονάδας ἰσχύος καὶ θὰ εἶναι ἱκανὸς διὰ χειρισμὸν τοῦ πηδαλίου ὅπως ἀπαιτεῖται ὑπὸ τῆς ὑποπαραγράφου (δ) (ιι), (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἐνῶ λειτουργεῖ μετὰ μιᾶς ἢ περισσοτέρων μονάδων ἰσχύος. Καθόσον εἶναι λογικὸν καὶ πρακτικόν, ὁ κύριος μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου, θὰ εἶναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον διατεταγμένος ὥστε ἁπλῆ βλάβη εἰς τὴν σωλήνωσίν του ἢ εἰς τὴν μίαν μονάδα ἰσχύος δὲν θὰ ἐπηρεάσουν δυσμενῶς τὴν ἀκεραιότητα τοῦ ὑπολοίπου μέρους τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου. Ἅπαντες οἱ μηχανικοὶ σύνδεσμοι οἱ ὁποῖοι εἶναι τμῆμα τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου καὶ αἱ μηχανικαὶ ἑνώσεις μετὰ συστήματος χειρισμοῦ ἐξ ἀπομεμακρυσμένης θέσεως τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου ἐὰν ὑπάρχῃ τοιοῦτος, θὰ εἶναι ἰσχυρᾶς καὶ καταλλήλου κατασκευῆς ἱκανοποιοῦσαι τὴν Ἀρχήν.

(2) Ὁ κύριος μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου θὰ εἶναι ἱκανὸς ὅπως θέτῃ τὸ πηδάλιον ἀπὸ 35 μοίρας τῆς μιᾶς πλευρᾶς εἰς 35 μοίρας τῆς ἑτέρας πλευρᾶς τοῦ πλοίου ναυσιπλοοῦντος μετὰ τοῦ βαθυτέρου βυθίσματος καὶ μετὰ τῆς μεγίστης ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος πρὸς τὰ πρόσω. Τὸ πηδάλιον θὰ δύναται νὰ τίθεται ἀπὸ 35 μοίρας τῆς μιᾶς πλευρᾶς εἰς 30 μοίρας τῆς ἑτέρας πλευρᾶς εἰς χρόνον οὐχὶ μεγαλύτερον τῶν 28 δευτερολέπτων, ὑπὸ τὰς αὐτὰς συνθήκας.

(3) Ὁ κύριος μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου θὰ λειτουργῇ διὰ παροχῆς ἰσχύος ὅπου ἀπαιτεῖται διὰ νὰ πληροῖ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς ὑποπαραγράφου (δ) (ιι) (2) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ.

(4) Αἱ μονάδες ἰσχύος τοῦ κυρίου μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου θὰ εἶναι διατεταγμέναι εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐκκινοῦν αὐτομάτως ὅταν ἡ ἰσχὺς ἀποκαθίσταται μετὰ βλάβην της.

(5) Εἰς περίπτωσιν βλάβης, οἱασδήποτε ἐκ τῶν μονάδων ἰσχύος τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου, θὰ δίδεται σῆμα κινδύνου εἰς τὴν γέφυραν ναυσιπλοΐας. Κάθε μονὰς ἰσχύος κινήσεως τοῦ μηχανισμοῦ πηδαλίου θὰ δύναται νὰ τίθεται εἰς λειτουργίαν εἴτε αὐτομάτως, εἴτε χειροκινήτως ἐκ θέσεως εὑρισκομένης εἰς τὴν γέφυραν ναυσιπλοΐας καὶ

(6) Ἐναλλακτικὴ τροφοδοτικὴ ἰσχὺς θὰ προβλέπεται τουλάχιστον ἐπαρκὴς νὰ τροφοδοτήσῃ τὴν μονάδα ἰσχύος μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου αὐτομάτως ἐντὸς 45 δευτερολέπτων εἴτε ἐκ τῆς πηγῆς ἠλεκτρικῆς ἰσχύος ἀνάγκης εἴτε ἐξ οἱασδήποτε ἀνεξαρτήτου πηγῆς ἰσχύος τοποθετημένης εἰς τὸ διαμέρισμα τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καταστήσῃ τοῦτον ἱκανὸν νὰ κινήσῃ τὸ πηδάλιον ὡς καθορίζεται κατωτέρω καὶ νὰ τροφοδοτήσῃ ἐπίσης τὸ συνδεδεμένον σύστημα χειρισμοῦ ἐξ ἀπομεμακρυσμένης θέσεως τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου καὶ τὸν ἐνδείκτην γωνίας πηδαλίου. Ἡ ἀνεξάρτητος αὐτὴ πηγὴ ἰσχύος θὰ χρησιμοποιεῖται μόνον δι' αὐτὸν τὸν σκοπὸν καὶ θὰ εἶναι ἐπαρκοῦς χωρητικότητος διὰ συνεχῆ τροφοδότησιν ἐπὶ ἡμίσειαν (1/2) ὥραν. Ἡ μονὰς ἰσχύος τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου, ὅταν τροφοδοτῆται ὑπὸ τῆς ἐναλλακτικῆς τροφοδοτικῆς ἰσχύος θὰ εἶναι ἱκανὴ ὅπως θέτῃ τὸ πηδάλιον ἀπὸ 15 μοίρας τῆς μιᾶς πλευρᾶς εἰς 15 μοίρας τῆς ἑτέρας πλευρᾶς εἰς χρόνον οὐχὶ περισσότερον τῶν 60 δευτερολέπτων, τοῦ πλοίου ναυσιπλοοῦντος μετὰ τοῦ βαθυτέρου βυθίσματος εἰς τὴν ἡμίσειαν τῆς μεγίστης αὐτοῦ ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος ἢ εἰς 7 κόμβους, ποία ἐκ τῶν δύο εἶναι ἡ μεγαλυτέρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ - 2.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ-ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΪΑΣ ΑΝΙΧΝΕΥΣΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΒΕΣΙΣ ΠΥΡΚΑΪΑΣ

ΜΕΡΟΣ Α' - ΓΕΝΙΚΑ

Κανονισμὸς 1.

Ἐφαρμογή.

Αἱ ἀκόλουθοι ὑποπαράγραφοι προστίθενται εἰς τὸ ὑπάρχον κείμενον τῆς παραγράφου (α) :

(ιν) Παρ' ὅλας τὰς διατάξεις τῶν ὑποπαραγράφων (ιι) καὶ (ιιι) τῆς παρούσης παραγράφου, διὰ τοὺς σκοποὺς τῆς παραγράφου (α) (ιιι) τοῦ Κανονισμοῦ 55 καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 60 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου, νέον δεξαμενόπλοιον ἐννοεῖται δεξαμενόπλοιον :

(1) διὰ τὸ ὁποῖον ἡ σύμβασις ναυπηγήσεως συνωμολογήθη μετὰ τὴν 1 Ἰουνίου 1979

ἢ (2) εἰς περίπτωσιν μὴ ὑπάρξεως συμβάσεως ναυπηγήσεως ἡ τρόπις τοῦ ὁποίου ἐτέθη ἢ τὸ ὁποῖον εὑρίσκεται εἰς ὅμοιον στάδιον κατασκευῆς μετὰ τὴν 1 Ἰανουαρίου 1980.

ἢ (3) ἡ παράδοσις τοῦ ὁποίου γίνεται μετὰ τὴν 1 Ἰουνίου 1982

ἢ (4) τὸ ὁποῖον ὑπέστη μεταβολὴν ἢ τροποποίησιν εὐρείας ἐκτάσεως :

(α) διὰ τὴν ὁποίαν ἡ σύμβασις συνωμολογήθη μετὰ τὴν 1 Ἰουνίου 1979

ἢ (β) εἰς περίπτωσιν μὴ ὑπάρξεως συμβάσεως, ἡ ἐργασία κατασκευῆς τῆς ὁποίας ἤρχισε μετὰ τὴν 1 Ἰανουαρίου 1980

ἢ (γ) ἡ ὁποία ἀποπερατοῦται μετὰ τὴν 1 Ἰουνίου 1982.

(ν) Διὰ τοὺς σκοποὺς τῆς παραγράφου (α) (ιι) τοῦ Κανονισμοῦ 55 καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 60 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου ὑπάρχον δεξαμενόπλοιον εἶναι τὸ δεξαμενόπλοιον τὸ ὁποῖον δὲν εἶναι νέον δεξαμενόπλοιον ὅπως καθορίζεται εἰς τὴν ὑποπαράγραφον (ιν) τῆς παρούσης παραγράφου.

(νι) Διὰ τοὺς σκοποὺς τῆς ὑποπαραγράφου (ιν) τῆς παρούσης παραγράφου, μετασκευὴ ὑπάρχοντος δεξαμενοπλοίου 20.000 μετρικῶν τόννων νεκροῦ βάρους καὶ ἄνω διὰ νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ἢ τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ ἀφορῶντος εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ προλήψεως τῆς ρυπάνσεως ἐκ πλοίων 1973 δὲν θὰ θεωρεῖται ὅτι ἀποτελεῖ μεταβολὴν ἢ τροποποίησιν εὐρείας ἐκτάσεως.

Κανονισμὸς 3.

Ὁρισμοί.

Τὸ ὑπάρχον κείμενον τῆς παραγράφου (κβ) ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως :

(κβ.) "Ἄφορτον ἐκτόπισμα σημαίνει τὸ ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου εἰς μετρικοὺς τόννους ἄνευ φορτίου, καυσίμου, λιπαντικοῦ ἐλαίου, ὑδατέρματος, ποσίμου καὶ τροφοδοτικοῦ ὕδατος εἰς δεξαμενάς, ἀναλωσίμων ὑλικῶν καὶ ἐπιβατῶν καὶ πληρωμάτων μετὰ τῶν ἀποσκευῶν των.

Ἡ ἑπομένη παράγραφος προστίθεται εἰς τὸ ὑπάρχον κείμενον :

(κδ) Ἀκατέργαστον πετρέλαιον σημαίνει κάθε εἶδος πετρελαίου ἀπαντώμενον εἰς τὴν φυσικὴν κατάστασιν ἐντὸς τῆς γῆς, ἐπεξεργασμένον, εἴτε ὄχι, διὰ νὰ καταστῇ κατάλληλον διὰ μεταφορὰν καὶ περιλαμβάνει :

(ι) ἀκατέργαστον πετρέλαιον ἀπὸ τὸ ὁποῖον διάφορα παράγωγα ἀποστάξεως δυνατὸν νὰ ἔχουν ἀφαιρεθῆ, καὶ

(ιι) ἀκατέργαστον πετρέλαιον εἰς τὸ ὁποῖον διάφορα παράγωγα ἀποστάξεως δυνατὸν νὰ ἔχουν προστεθῆ.

ΜΕΡΟΣ Ε'.

ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Κανονισμός 55.

'Εφαρμογή.

Τὸ ὑπάρχον κείμενον τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως :

(α) 'Εκτὸς ἐὰν ἄλλως ρητῶς προβλέπεται :

(ι) Τὸ παρὸν μέρος ἐφαρμόζεται εἰς ἅπαντα τὰ νέα δεξαμενόπλοια μεταφέροντα ἀκατέργαστον πετρέλαιον ἢ παράγωγα πετρελαίου ἔχοντα σημεῖον ἀναφλέξεως μὴ ὑπερβαῖνον τοὺς 60° C (140° F) (δοκιμὴ κλειστοῦ δοχείου), ὡς ἀπεδείχθη ὑπὸ ἐγκεκριμένης συσκευῆς προσδιορισμοῦ σημείου ἀναφλέξεως καὶ πίεσιν ἀτμοῦ «Ρήντ» κατωτέραν τῆς ἀτμοσφαιρικῆς πιέσεως καὶ ἑτέρων ὑγρῶν παραγώγων ἐχόντων παρόμοιον κίνδυνον πυρκαϊᾶς, καὶ

(ιι) 'Επιπροσθέτως ἅπαντα τὰ πλοῖα εἰς τὰ ὁποῖα ἐφαρμόζεται τὸ παρὸν μέρος θὰ συμμορφώνονται πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 52, 53 καὶ 54 τοῦ Κεφαλαίου II - 2 τῆς Συμβάσεως, ἐκτὸς τῶν μονίμων συστημάτων κατασβέσεως πυρκαϊᾶς δι' ἀερίου εἰς τοὺς χώρους φορτίου, τὰ ὁποῖα δὲν θὰ χρησιμοποιοῦνται εἰς νέα δεξαμενόπλοια καὶ εἰς ἐκεῖνα ἐκ τῶν ὑπαρχόντων δεξαμενοπλοίων τὰ ὁποῖα συμμορφώνονται πρὸς τὸν Κανονισμὸν 60 τοῦ παρόντος Κεφαλαίου. Διὰ ὑπάρχοντα δεξαμενόπλοια διὰ τὰ ὁποῖα δὲν ἀπαιτεῖται νὰ συμμορφωθοῦν πρὸς τὸν Κανονισμὸν 60, ἡ 'Αρχὴ ἐφαρμόζουσα τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (στ) τοῦ Κανονισμοῦ 52, δύναται νὰ ἀποδεχθῇ σύστημα ἀφροῦ ἱκανὸν νὰ καταθλίβῃ ἀφρὸν ἐσωτερικῶς ἢ ἐξωτερικῶς τῶν δεξαμενῶν. Αἱ λεπτομέρειαι τῆς ἐγκαταστάσεως θὰ καθορίζωνται κατὰ τὴν κρίσιν τῆς 'Αρχῆς.

(β) "Οπου προβλέπεται νὰ μεταφερθοῦν φορτία, ἐκτὸς ἐκείνων τὰ ὁποῖα ἀναφέρονται εἰς τὴν ὑποπαράγραφον (α) (ι) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ τὰ ὁποῖα ἐγκυμονοῦν ἐπιπροσθέτους κινδύνους πυρκαϊᾶς, πρόσθετα μέτρα ἀσφαλείας θὰ ἀπαιτοῦνται κατὰ τὴν κρίσιν τῆς 'Αρχῆς.

(γ) Πλοῖα μικτοῦ φορτίου δὲν θὰ μεταφέρουν στερεὰ φορτία ἐκτὸς ἐὰν ἅπασαι αἱ δεξαμεναὶ φορτίου εἶναι κεναὶ πετρελαίου καὶ ἐλεύθεραι ἀερίου ἢ ἐκτὸς ἐὰν εἰς ἑκάστην περίπτωσιν ἡ 'Αρχὴ ἱκανοποιῆται μὲ τὸν τρόπον φορτώσεως.

Κανονισμός 60.

Προστασία δεξαμενῶν φορτίου.

Τὸ ὑπάρχον κείμενον τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως :

(α) Διὰ νέα δεξαμενόπλοια 20.000 τόννων νεκροῦ βάρους καὶ ἄνω, ἡ προστασία τῆς περιοχῆς καταστρώματος τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τῶν δεξαμενῶν φορτίου θὰ ἐπιτυγχάνεται διὰ μονίμου συστήματος ἀφροῦ καταστρώματος καὶ διὰ μονίμου συστήματος ἀδρανοῦς ἀερίου συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Κανονισμῶν 61 καὶ 62 τοῦ Κεφαλαίου II - 2 τῆς Συμβάσεως. 'Εκτὸς ἐὰν ἀντὶ τῶν ἀνωτέρω ἐγκαταστάσεων ἡ 'Αρχή, μετὰ ἐξέτασιν τῆς διαρρυθμίσεως καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ πλοίου, δύναται νὰ ἀποδεχθῇ ἑτέρους συνδυασμοὺς μονίμων ἐγκαταστάσεων, ἐὰν οὗτοι παρέχουν ἰσοδύναμον προστασίαν πρὸς τὰ ἀνωτέρω, συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 5 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς Συμβάσεως.

(β) Διὰ νὰ θεωρηθῇ ἰσοδύναμον τὸ σύστημα τὸ προτεινόμενον ἀντὶ τοῦ συστήματος ἀφροῦ καταστρώματος θά :

(ι) Εἶναι ἱκανὸν διὰ κατάσβεσιν πυρκαϊῶν ἐξ ὑπερχειλίσεως καὶ ἐπίσης θὰ ἀποκλείῃ ἀνάφλεξιν ὑπερχειλισθέντος πετρελαίου μὴ ἀναφλεγέντος εἰσέτι,

καὶ (ιι) εἶναι ἱκανὸν διὰ καταπολέμησιν πυρκαϊῶν εἰς διαρρηγμένας δεξαμενάς.

(γ) Διὰ νὰ θεωρηθῇ ἰσοδύναμον τὸ σύστημα τὸ προτεινόμενον ἀντὶ τοῦ συστήματος ἀδρανοῦς ἀερίου θὰ πρέπει νά:

(ι) Εἶναι ἱκανὸν διὰ πρόληψιν ἐπικινδύνων συσσωρεύσεων ἐκρηκτικῶν μιγμάτων εἰς ἀθίκτους δεξαμενὰς φορτίου κατὰ τὴν διάρκειαν συνήθους ὑπηρεσίας καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ταξειδίου ὑπὸ ἕρμα καὶ κατὰ τὰς ἀπαιτουμένας ἐντὸς δεξαμενῆς ἐργασίας, καὶ

(ιι) Εἶναι κατὰ τοιοῦτον τρόπον σχεδιασμένον ὥστε νὰ μειώνῃ εἰς τὸ ἐλάχιστον τὸν κίνδυνον ἀναφλέξεως ἐκ τῆς δημιουργίας στατικοῦ ἠλεκτρισμοῦ ὑπὸ αὐτοῦ τούτου τοῦ συστήματος.

(δ) Εἰς πᾶν ὑπάρχον δεξαμενόπλοιον 20.000 μετρικῶν τόννων νεκροῦ βάρους καὶ ἄνω, ἀπασχολούμενον εἰς ταξείδια μεταφορᾶς ἀκατεργάστου πετρελαίου θὰ ἐγκαθίσταται σύστημα ἀδρανοῦς ἀερίου πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, οὐχὶ ἀργότερον τῆς ἡμερομηνίας :

(ι) Δύο (2) ἐτῶν μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου διὰ δεξαμενόπλοιον 70.000 μετρικῶν τόννων νεκροῦ βάρους καὶ ἄνω.

(ιι) τεσσάρων (4) ἐτῶν, μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, διὰ δεξαμενόπλοιον μικρότερον τῶν 70.000 μετρικῶν τόννων νεκροῦ βάρους, ἐκτὸς τῶν δεξαμενοπλοίων μικροτέρων τῶν 40.000 μετρικῶν τόννων νεκροῦ βάρους τὰ ὁποῖα δὲν εἶναι ἐφοδιασμένα μετὰ μηχανημάτων πλυσίματος δεξαμενῶν ἐχόντων ἀτομικὴν ἀπόδοσιν μεγαλυτέραν τῶν 60 κυβικῶν μέτρων καθ' ὥραν, ἡ 'Αρχὴ δύναται νὰ ἐξαιρέσῃ ὑπάρχοντα δεξαμενόπλοια, ἀπὸ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς παρούσης παραγράφου, ἐὰν θεωρηθῇ μὴ λογικὸν καὶ μὴ πρακτικὸν νὰ ἐφαρμόσουν ἐκείνας τὰς ἀπαιτήσεις, λαμβάνουσα ὑπ' ὄψιν τὰ χαρακτηριστικὰ σχεδιάσεως τοῦ πλοίου.

(ε) Εἰς πᾶν ὑπάρχον δεξαμενόπλοιον 40.000 μετρικῶν τόννων νεκροῦ βάρους καὶ ἄνω, ἀπασχολούμενον εἰς ταξίδια μεταφορᾶς πετρελαίου ἐκτὸς ἀκατεργάστου πετρελαίου καὶ πᾶν τοιοῦτον δεξαμενόπλοιον 20.000 μετρικῶν τόννων νεκροῦ βάρους καὶ ἄνω ἀπασχολούμενον εἰς ταξίδια μεταφορᾶς πετρελαίου ἐκτὸς ἀκατεργάστου πετρελαίου ἐφοδιασμένον μετὰ μηχανημάτων πλυσίματος δεξαμενῶν ἔχοντος ἀτομικὴν ἀπόδοσιν μεγαλυτέραν τῶν 60 κυβικῶν μέτρων καθ' ὥραν θὰ ἐγκαθίσταται σύστημα ἀδρανοῦς ἀερίου, πληροῦν τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, οὐχὶ ἀργότερον τῆς ἡμερομηνίας:

(ι) Δύο (2) ἐτῶν, μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, διὰ δεξαμενόπλοιον 70.000 μετρικῶν τόννων νεκροῦ βάρους καὶ ἄνω.

(ιι) Τεσσάρων (4) ἐτῶν, μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, διὰ δεξαμενόπλοιον μικρότερον τῶν 70.000 μετρικῶν τόννων νεκροῦ βάρους.

στ) Εἰς πᾶν δεξαμενόπλοιον ἐφοδιασμένον μετὰ συστήματος καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν φορτίου, χρησιμοποιοῦντος ὡς μέσον πλυσίματος ἀκατέργαστον πετρέλαιον, θὰ ἐγκαθίσταται σύστημα ἀδρανοῦς ἀερίου πληροῦν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 62 τοῦ Κεφαλαίου II - 2 τῆς Συμβάσεως καὶ μόνιμα μηχανήματα πλυσίματος δεξαμενῶν.

(ζ) "Απαντα τὰ δεξαμενόπλοια τὰ ἐφοδιασμένα μετὰ μονίμου συστήματος ἀδρανοῦς ἀερίου θὰ ἐφοδιάζωνται μετὰ κλειστοῦ συστήματος καταμετρήσεως στάθμης.

(η) Πᾶν νέον δεξαμενόπλοιον 2.000 κόρων ὁλικῆς χωρητικότητος καὶ ἄνω μὴ ἐμπίπτον εἰς τὴν παράγραφον (α) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ ἐφοδιάζεται μετὰ συστήματος ἀφροῦ ἱκανοῦ νὰ καταθλίβῃ ἀφρὸν ἐσωτερικῶς ἢ ἐξωτερικῶς τῶν δεξαμενῶν. Αἱ λεπτομέρειαι τῆς τοιαύτης ἐγκαταστάσεως θὰ εἶναι κατὰ τὴν κρίσιν τῆς 'Αρχῆς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ V.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

Κανονισμός 12

'Εξοπλισμὸς ναυσιπλοΐας πλοίου.

Τὸ ὑπάρχον κείμενον τῆς παραγράφου (α) ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως :

(α) Ἅπαντα τὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 1.600 κόρων καὶ ἄνω ἀλλὰ κατωτέρας τῶν 10.000 κόρων θὰ εἶναι ἐφοδιασμένα διὰ μιᾶς (1) τοὐλάχιστον συσκευῆς ραντάρ. Ἅπαντα τὰ πλοῖα ὁλικῆς χωρητικότητος 10.000 κόρων καὶ ἄνω θὰ εἶναι ἐφοδιασμένα διὰ δύο (2) τοὐλάχιστον συσκευῶν ραντάρ, ἑκάστης δυναμένης νὰ λειτουργῇ ἀνεξαρτήτως τῆς ἑτέρας. Ἅπασαι αἱ συσκευαὶ ραντὰρ αἱ τοποθετούμεναι κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ εἶναι τύπου ἐγκεκριμένου ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς καὶ θὰ συμμορφοῦνται εἰς λειτουργικὰ ἐπίπεδα οὐχὶ κατώτερα ἐκείνων τὰ ὁποῖα ἐνεκρίθησαν ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ. Ἐπὶ τῆς γεφύρας τῶν ἀνωτέρω πλοίων θὰ προβλέπωνται εὐκολίαι ἐλέγχου τῶν ἐνδείξεων τῶν συσκευῶν ραντάρ.

Κανονισμὸς 19

Χρῆσις τοῦ αὐτομάτου πιλότου.

Ἡ ἀκόλουθος παράγραφος προστίθεται εἰς τὸ ὑπάρχον κείμενον:

(δ) Τὸ χειροκίνητον πηδάλιον θὰ δοκιμάζεται μετὰ παρατεταμένην χρῆσιν τοῦ αὐτομάτου πιλότου καὶ πρὸ τῆς εἰσόδου εἰς περιοχὰς ὅπου ἡ ναυσιπλοΐα ἀπαιτεῖ εἰδικὴν προσοχήν.

Οἱ ἀκόλουθοι νέοι Κανονισμοὶ προστίθενται εἰς τὸ παρὸν κεφάλαιον.

Κανονισμὸς 19 - 1.

Λειτουργία τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου.

Εἰς περιοχὰς ὅπου ἡ ναυσιπλοΐα ἀπαιτεῖ εἰδικὴν προσοχήν, τὰ πλοῖα θὰ ἔχουν ἐν λειτουργίᾳ περισσοτέρας τῆς μιᾶς μονάδος ἰσχύος τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου, ὅταν τοιαῦται μονάδες εἶναι ἱκαναὶ νὰ λειτουργοῦν συγχρόνως.

Κανονισμὸς 19 - 2.

Μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου - Δοκιμὴ καὶ Γυμνάσια.

(α) Ἐντὸς δώδεκα (12) ὡρῶν πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως ὁ μηχανισμὸς κινήσεως πηδαλίου θὰ ἐλέγχεται καὶ θὰ δοκιμάζεται ὑπὸ τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου. Ἡ διαδικασία ἐλέγχου θὰ περιλαμβάνῃ, ὅπου εἶναι ἐφαρμόσιμον, λειτουργίαν τῶν ἀκολούθων:

(ι) Τοῦ κυρίου μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου.

(ιι) Τοῦ βοηθητικοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου.

(ιιι) Τοῦ συστήματος ἐλέγχου ἐξ ἀπομεμακρυσμένης θέσεως τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου.

(ιν) Τοῦ ἐνδείκτου τῆς θέσεως τοῦ 2 πηδαλίου τοποθετημένου εἰς τὴν γέφυραν ναυσιπλοΐας.

(ν) Τῆς παροχῆς ἰσχύος κινδύνου.

(νι) Τῶν ἐνδεικτῶν γωνίας τοῦ πηδαλίου ἐν σχέσει πρὸς τὴν πραγματικὴν θέσιν τοῦ πηδαλίου.

(νιι) Τῆς ἀναγγελίας διακοπῆς παροχῆς ἰσχύος εἰς τὸ σύστημα ἐλέγχου ἐξ ἀπομεμακρυσμένης θέσεως τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως τοῦ πηδαλίου, καὶ

(νιιι) τοῦ συναγερμοῦ διακοπῆς παροχῆς ἰσχύος εἰς τὸν μηχανισμὸν κινήσεως πηδαλίου.

(β) Οἱ ἔλεγχοι καὶ αἱ δοκιμαὶ θὰ περιλαμβάνουν:

(ι) Πλήρη κίνησιν τοῦ πηδαλίου συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτουμένας δυνατότητας τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου.

(ιι) Ὀπτικὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου καὶ τῶν μέσων συνδεσμολογίας του, καὶ

(ιιι) Λειτουργίαν τῶν μέσων ἐπικοινωνίας μεταξὺ γεφύρας ναυσιπλοΐας καὶ διαμερίσματος μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου.

(γ) (ι) Ἁπλαὶ ὁδηγίαι λειτουργίας μετὰ διαγράμματος ἐμφαίνοντος τὰς ἐνεργείας δι' ἀλλαγὴν τρόπου χειρισμοῦ τῶν συστημάτων ἐλέγχου ἐξ ἀπομεμακρυσμένης θέσεως τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου καὶ τῶν μονάδων ἰσχύος τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου θὰ εὑρίσκωνται μονίμως εἰς τὴν γέφυραν ναυσιπλοΐας καὶ εἰς τὸ διαμέρισμα μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου.

(ιι) Ἅπαντες οἱ Ἀξιωματικοὶ τοὺς ὁποίους ἀφορᾷ ἡ λειτουργία καὶ ἢ ἡ συντήρησις τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου θὰ εἶναι ἐξοικειωμένοι μὲ τὴν λειτουργίαν τῶν συστημάτων πηδαλιουχίας τῶν τοποθετημένων ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ μὲ τὰς ἐνεργείας δι' ἀλλαγὴν ἀπὸ τὸ ἓν σύστημα εἰς τὸ ἕτερον.

(δ) Ἐπιπροσθέτως τῶν τακτικῶν ἐλέγχων καὶ δοκιμῶν τῶν περιγραφομένων εἰς τὰς παραγράφους (α) καὶ (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ θὰ λαμβάνουν χώραν γυμνάσια πηδαλιουχήσεως ἐκτάκτου ἀνάγκης τοὐλάχιστον μίαν φορὰν κάθε τρεῖς (3) μῆνας πρὸς τὸν σκοπὸν ἐξασκήσεως ἐπὶ τῶν ἐνεργειῶν πηδαλιουχήσεως ἐκτάκτου ἀνάγκης. Τὰ γυμνάσια αὐτὰ θὰ περιλαμβάνουν ἀπ' εὐθείας ἔλεγχον μέσα ἀπὸ τὸ διαμέρισμα τοῦ μηχανισμοῦ κινήσεως πηδαλίου, τὰ μέσα ἐπικοινωνίας μετὰ τῆς γεφύρας ναυσιπλοΐας καί, ὅπου εἶναι ἐφαρμόσιμον, τὴν λειτουργίαν τῶν ἐναλλακτικῶν παροχῶν ἰσχύος.

(ε) Ἡ Ἀρχὴ δύναται νὰ παραιτηθῇ τοῦ δικαιώματος τῆς ἀπαιτήσεως διεξαγωγῆς τῶν ἐλέγχων καὶ δοκιμῶν τῶν περιγραφομένων εἰς τὰς παραγράφους (α) καὶ (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, διὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα ἀπασχολοῦνται τακτικῶς εἰς ταξίδια βραχείας διαρκείας. Τοιαῦτα πλοῖα θὰ διενεργοῦν τοὺς ἐλέγχους καὶ τὰς δοκιμὰς ταύτας τοὐλάχιστον μίαν φορὰν τὴν ἑβδομάδα.

(στ) Ἡ ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποίαν διενεργοῦνται οἱ ἔλεγχοι καὶ αἱ δοκιμαὶ αἱ καθοριζόμεναι εἰς τὰς παραγράφους (α) καὶ (β) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ καὶ ἡ ἡμερομηνία καὶ αἱ λεπτομέρειαι τῶν γυμνασίων πηδαλιουχήσεως ἐκτάκτου ἀνάγκης, τῶν διενεργουμένων κατὰ τὴν παράγραφον (δ) τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ, θὰ ἀναγράφωνται εἰς τὸ ἡμερολόγιον ὅπως καθορίζεται ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Κατασκευῆς διὰ Φορτηγὰ Πλοῖα

Τὸ ἀκόλουθον ὑπόδειγμα προσθήκης προστίθεται εἰς τὸ ὑπάρχον ὑπόδειγμα:

ΠΡΟΣΘΗΚΗ
ΕΙΣ ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Ἐπίσημος Σφραγὶς) (Ἐκδίδον Κράτος)

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978

ΑΦΟΡΩΝΤΟΣ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1974.

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς Διακριτικὸν	Λιμὴν Νηολογήσεως	Νεκρὸν βάρος τοῦ πλοίου (εἰς μετρικοὺς τόννους)	Ἔτος Ναυπηγήσεως

Τύπος πλοίου:

Δεξαμενόπλοιον ἀπασχολούμενον εἰς ταξείδια μεταφορᾶς ἀκατεργάστου πετρελαίου *

Δεξαμενόπλοιον ἀπασχολούμενον εἰς ταξείδια μεταφορᾶς πετρελαίου ἐκτὸς ἀκατεργάστου πετρελαίου *

Δεξαμενόπλοιον ἀπασχολούμενον εἰς ταξείδια μεταφορᾶς ἀκατεργάστου/ἑτέρου πετρελαίου *

Φορτηγὸν πλοῖον ἐκτὸς δεξαμενοπλοίου ἀπασχολούμενον εἰς ταξείδια μεταφορᾶς πετρελαίου *

* Διαγράφεται καταλλήλως.

Ἡ παροῦσα προσθήκη θὰ εἶναι προσηρτημένη μονίμως εἰς τὸ Πιστοποιητικὸν ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ Κατασκευῆς Φορτηγοῦ Πλοίου.

Ἡμερομηνία τῆς συμφωνίας ναυπηγήσεως ἢ μεταβολῆς ἢ τροποποιήσεως εὐρείας ἐκτάσεως ....
....

Ἡμερομηνία τοποθετήσεως τῆς τρόπιδος ἢ κατὰ τὴν ὁποίαν τὸ πλοῖον ἦτο εἰς παρόμοιον στάδιον κατασκευῆς ἢ κατὰ τὴν ὁποίαν ἤρξατο μεταβολὴ ἢ τροποποίησις εὐρείας ἐκτάσεως ....

Ἡμερομηνία παραδόσεως ἢ συμπληρώσεως μεταβολῆς ἢ τροποποιήσεως εὐρείας ἐκτάσεως ....

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ :

Ὅτι τὸ πλοῖον ἔχει ἐπιθεωρηθῆ συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 10 τοῦ Κεφαλαίου Ι τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ ἀφορῶντος εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ 1974 καὶ ὅτι ἡ ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι ἡ κατάστασις τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ ἐξαρτισμοῦ, ὅπως καθωρίσθησαν εἰς τὸν ἀνωτέρω Κανονισμόν, ἦτο ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητικὴ καὶ ὅτι τὸ πλοῖον συνεμμορφοῦτο πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Πρωτοκόλλου αὐτοῦ.

Τὸ παρὸν πιστοποιητικὸν ἰσχύει μέχρι ....
ὑποκείμενον εἰς ἐνδιάμεσον (σους) Ἐπιθεώρησιν (σεις) εἰς χρονικὰ διαστήματα τῶν ....

Ἐξεδόθη εἰς ....
(τόπος ἐκδόσεως τοῦ Πιστοποιητικοῦ)
.... 19 ....
(Ὑπογραφὴ τοῦ ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ ὀργάνου)
(Σφραγὶς ἢ ἔνσημον τῆς ἐκδούσης Ἀρχῆς, ὅπως καθορίζεται).

ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

Διὰ τοῦ παρόντος πιστοποιεῖται ὅτι κατὰ ἐνδιάμεσον ἐπιθεώρησιν ἀπαιτουμένην ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 10 τοῦ Κεφαλαίου Ι τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ ἀφορῶντος εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ 1974, τὸ πλοῖον εὑρέθη πληροῦν τὰς σχετικὰς διατάξεις τοῦ Πρωτοκόλλου αὐτοῦ.

Ὑπογράφων ....
(Ὑπογραφὴ τοῦ ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)
Τόπος ....
Ἡμερομηνία ....
Ἡμερομηνία προσεχοῦς ἐνδιαμέσου ἐπιθεωρήσεως......
....
(Σφραγὶς ἢ ἔνσημον τῆς Ἀρχῆς, ὅπως καθορίζεται)

Ὑπογράφων ....
(Ὑπογραφὴ τοῦ ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)
Τόπος ....
Ἡμερομηνία ....
Ἡμερομηνία προσεχοῦς ἐνδιαμέσου ἐπιθεωρήσεως ....
....
(Σφραγὶς ἢ ἔνσημον τῆς Ἀρχῆς, ὅπως καθορίζεται)

Ὑπογράφων ....
(Ὑπογραφὴ τοῦ ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)
Τόπος ....
Ἡμερομηνία ....
Ἡμερομηνία προσεχοῦς ἐνδιαμέσου ἐπιθεωρήσεως....
....
(Σφραγὶς ἢ ἔνσημον τῆς Ἀρχῆς, ὅπως καθορίζεται)

Ὑπογράφων ....
(Ὑπογραφὴ τοῦ ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)
Τόπος ....
Ἡμερομηνία ....
....
(Σφραγὶς ἢ ἔνσημον τῆς Ἀρχῆς, ὅπως καθορίζεται)

Ὑπόδειγμα Πιστοποιητικοῦ Ἀσφαλείας Ἐξαρτισμοῦ διὰ Φορτηγὰ Πλοῖα.

Τὸ ἀκόλουθον ὑπόδειγμα προσθήκης προστίθεται εἰς τὸ ὑπάρχον ὑπόδειγμα :

ΠΡΟΣΘΗΚΗ
ΕΙΣ ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΞΑΡΤΙΣΜΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(Ἐπίσημος σφραγίς) (Ἐκδίδον Κράτος)

Ἐκδοθὲν συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978 ΑΦΟΡΩΝΤΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1974

Ὄνομα πλοίου	Διεθνὲς διακριτικὸν σῆμα	Λιμὴν νηολογήσεως	Νεκρὸν βάρος πλοίου (εἰς μετρικοὺς τόννους)	Ἔτος ναυπηγήσεως

Τύπος πλοίου :

Δεξαμενόπλοιον ἀπασχολούμενον εἰς ταξείδια μεταφορᾶς ἀκατεργάστου πετρελαίου *

Δεξαμενόπλοιον ἀπασχολούμενον εἰς ταξείδια μεταφορᾶς πετρελαίου ἐκτὸς ἀκατεργάστου πετρελαίου *

Δεξαμενόπλοιον ἀπασχολούμενον εἰς ταξείδια μεταφορᾶς ἀκατεργάστου πετρελαίου ἑτέρου πετρελαίου *

Φορτηγὸν πλοῖον ἐκτὸς δεξαμενοπλοίου ἀπασχολούμενον εἰς ταξείδια μεταφορᾶς πετρελαίου *

Ἡμερομηνία τῆς συμφωνίας ναυπηγήσεως ἢ μεταβολῆς ἢ τροποποιήσεως εὐρείας ἐκτάσεως ....

Ἡμερομηνία τοποθετήσεως τῆς τρόπιδος ἢ κατὰ τὴν ὁποίαν τὸ πλοῖον ἢ τὸ εἰς παρόμοιον στάδιον κατασκευῆς ἢ κατὰ τὴν ὁποίαν ἤρξατο μεταβολὴ ἢ τροποποίησις εὐρείας ἐκτάσεως ....

Ἡμερομηνία παραδόσεως ἢ συμπληρώσεως μεταβολῆς ἢ τροποποιήσεως εὐρείας ἐκτάσεως ....

Ἡ παροῦσα προσθήκη θὰ εἶναι προσηρτημένη μονίμως εἰς τὸ Πιστοποιητικὸν Ἀσφαλείας ἐξαρτισμοῦ Φορτηγοῦ Πλοίου.

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ :

Ὅτι τὸ πλοῖον ἔχει ἐπιθεωρηθῆ συμφώνως πρὸς τὸν Κανονισμὸν 8 τοῦ Κεφαλαίου Ι τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ ἀφορῶντος εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, καὶ

Ὅτι ἡ Ἐπιθεώρησις ἀπέδειξεν ὅτι ἡ κατάστασις τοῦ ἐξαρτισμοῦ ἀσφαλείας, ὅπως καθωρίσθη εἰς τὸν ἀνωτέρω Κανονισμόν, ἦτο ἀπὸ πάσης ἀπόψεως ἱκανοποιητικὴ καὶ ὅτι τὸ πλοῖον συνεμμορφοῦτο πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Πρωτοκόλλου αὐτοῦ.

Τὸ παρὸν Πιστοποιητικὸν ἰσχύει μέχρι ....
.... ὑποκείμενον εἰς ἐνδιάμεσον (σους) ἐπιθεώρησιν (σεις) εἰς χρονικὰ διαστήματα τῶν ....
....

Ἐξεδόθη εἰς .... 19..
(τόπος ἐκδόσεως τοῦ πιστοποιητικοῦ)

....
(Ὑπογραφὴ τοῦ ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου, διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ Πιστοποιητικοῦ , ὀργάνου).
(Σφραγὶς ἢ ἔνσημον τῆς ἐκδούσης Ἀρχῆς, ὅπως καθορίζεται)

* Διαγράφεται καταλλήλως

ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

Διὰ τοῦ παρόντος πιστοποιεῖται ὅτι κατὰ ἐνδιάμεσον ἐπιθεώρησιν ἀπαιτουμένην ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ 8 τοῦ Κεφαλαίου Ι τοῦ Πρωτοκόλλου 1978 τοῦ ἀφορῶντος εἰς τὴν Διεθνῆ Σύμβασιν περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ 1974, τὸ πλοῖον εὑρέθη πληροῦν τὰς σχετικὰς διατάξεις τοῦ Πρωτοκόλλου αὐτοῦ.

Ὑπογράφων ....
(Ὑπογραφὴ τοῦ ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)

Τόπος ....
Ἡμερομηνία ....
Ἡμερομηνία προσεχοῦς ἐνδιαμέσου ἐπιθεωρήσεως ....
(Σφραγὶς ἢ ἔνσημον τῆς Ἀρχῆς, ὅπως καθορίζεται)

Ὑπογράφων ....
(Ὑπογραφὴ τοῦ ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)

Τόπος ....
Ἡμερομηνία ....
(Σφραγὶς ἢ ἔνσημον τῆς Ἀρχῆς, ὅπως καθορίζεται)

Συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 14 τοῦ Κεφαλαίου Ι τοῦ Πρωτοκόλλου ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος Πιστοποιητικοῦ παρατείνεται μέχρι ....

Ὑπογράφων ....
(Ὑπογραφὴ τοῦ ἁρμοδίως ἐξουσιοδοτημένου ὀργάνου)

Τόπος ....
Ἡμερομηνία ....
(Σφραγὶς ἢ ἔνσημον τῆς Ἀρχῆς, ὅπως καθορίζεται).

Ἄρθρον 2.

Ἐφαρμογὴ ὡρισμένων διατάξεων τοῦ νόμου 1045/80 «περὶ κυρώσεως τῆς Δ.Συμβάσεως ΠΑΖΕΘ/1974»

Αἱ διατάξεις τοῦ νόμου 1045/80 «περὶ κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης εἰς Λονδῖνον Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ 1974 καὶ περὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων» ἐκτὸς τῶν ἄρθρων 1,2,10,11,14,15, 16,17 καὶ 18 αὐτοῦ ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ τοῦ Πρωτοκόλλου.

Ἄρθρον 3.

Κωδικοποίησις τροποποιήσεων.

Διὰ Προεδρικοῦ Διατάγματος, ἐκδιδομένου προτάσει τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δύναται νὰ κωδικοποιοῦνται εἰς ἑνιαῖον κείμενον αἱ διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ 1974» καὶ αἱ διὰ τοῦ κυρωμένου Πρωτοκόλλου τροποποιήσεις καὶ συμπληρώσεις της, ὡς καὶ αἱ μελλοντικῶς τυχὸν ἐπενεχθησόμεναι τοιαῦται.

Ἄρθρον 4.

Ἔναρξις Ἰσχύος

Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος νόμου ἄρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ παρὼν νόμος ψηφισθεὶς ὑπὸ τῆς Βουλῆς καὶ παρ' Ἡμῶν σήμερον κυρωθείς, δημοσιευθήτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐκτελεσθήτω ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 1 Ἰουνίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ — **ΚΩΝΣΤ. ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ**

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ — **ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ**

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΙΚΙΩΡΗΣ

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 3 Ἰουνίου 1981

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ

Η ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ:

Ἡ ἐτήσια συνδρομὴ τῆς Ἐφημερίδας τῆς Κυβερνήσεως, ἡ τιμὴ τῶν φύλλων της ποὺ πωλοῦνται τμηματικὰ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, καθορίσθηκαν ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1981 ὡς ἀκολούθως:

Α' ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

1. Γιὰ τὸ Τεῦχος Α'	Δραχ.	1.500
2. » » » Β'	»	3.000
3. » » » Γ'	»	1.000
4. » » » Δ'	»	2.500
5. » » » Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κ.λπ.	»	1.000
6. » » » Ἀν. Εἰδ. Δικαστηρίου	»	200
7. » » » Παράρτημα	»	600
8. » » » Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν κ.λπ.	»	7.000
9. » » Δελτίο Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας	»	600
10. Γιὰ ὅλα τὰ τεύχη καὶ τὸ Δ.Ε.Β.Ι.	»	15.000

Οἱ Δῆμοι καὶ οἱ Κοινότητες τοῦ Κράτους καταβάλλουν τὸ 1/2 τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν.

Ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) ἀναλογοῦν τὰ ἑξῆς ποσά:

1. Γιὰ τὸ Τεῦχος Α'	Δραχ.	75
2. » » » Β'	»	150
3. » » » Γ'	»	50
4. » » » Δ'	»	125
5. » » » Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κ.λπ.	»	50
6. » » » Ἀν. Εἰδ. Δικαστηρίου	»	10
7. » » » Παράρτημα	»	30
8. » » » Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν κ.λπ.	»	350
9. » » Δελτίο Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἰδιοκτησίας	»	30
10. Γιὰ ὅλα τὰ τεύχη	»	750

Β'. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Ἡ τιμὴ πωλήσεως κάθε φύλλου, μέχρις 8 σελ., εἶναι 7 δρχ., ἀπὸ 9 ὡς 24 σελ. 14 δρχ., ἀπὸ 25 ὡς 48 σελ. 20 δρχ., ἀπὸ 49 ὡς 80 σελ. 40 δρχ., ἀπὸ 81 σελ. καὶ ἄνω ἡ τιμὴ πωλήσεως κάθε φύλλου προσαυξάνεται κατὰ 40 δρχ. ἀνὰ 80 σελίδες.

Γ'. ΤΙΜΗ ΦΩΤΟΑΝΤΙΓΡΑΦΩΝ

Ἡ τιμὴ διαθέσεως στὸ κοινὸ τῶν ἐκδιδομένων ἀπὸ τὸ Ἐθνικὸ Τυπογραφεῖο φωτοαντιγράφων τῶν διαφόρων φύλλων τῆς Ἐφημερίδας τῆς Κυβερνήσεως καθορίζεται σὲ τρεῖς (3) δραχμὲς κατὰ σελίδα.

Δ'. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

Ι. Στὸ τεῦχος Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν καὶ Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης:

Α' Ἀνωνύμων Ἑταιρειῶν:

1. Τῶν καταστατικῶν	Δρχ.	18.000
2. Τῶν ἀποφάσεων «περὶ συγχωνεύσεως ἀνωνύμων ἑταιρειῶν»	»	18.000
3. Τῶν κωδικοποιήσεων τῶν καταστατικῶν (ΦΕΚ 309/67, τ. Β')	»	9.000
4. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν	»	5.000
5. Τῶν ἰσολογισμῶν κάθε χρήσεως	»	8.000
6. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων «περὶ παροχῆς ἀδείας ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν», τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΕΛΤΑ, μὲ τὶς ὁποῖες ἐγκρίνονται καὶ δημοσιεύονται οἱ κανονισμοὶ αὐτοῦ	»	7.000
7. Τῶν ἀποφάσεων «περὶ ἐγκαταστάσεως ὑποκαταστήματος, διορισμοῦ γενικοῦ πράκτορος καὶ παροχῆς πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπευσιν ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν Ἑταιρειῶν» καὶ τῶν ἀποφάσεων «περὶ μεταβιβάσεως τοῦ χαρτοφυλακίου Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν κατὰ τὸ ἄρθρο 59 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 400/70»	»	4.000
8. Τῶν ἀνακοινώσεων γιὰ κάθε μεταβολὴ ποὺ γίνεται μὲ ἀπόφαση Γ.Σ. ἢ Δ.Σ., τῶν προσκλήσεων σὲ γενικὲς συνελεύσεις, τῶν κατὰ τὸ ἄρθρο 32 τοῦ Ν. 3221/24 γνωστοποιήσεων, τῶν ἀνακοινώσεων, ποὺ προβλέπονται ἀπὸ τὸ ἄρθρο 59 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 400/1970 «περὶ Ἀλλοδαπῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν», τῶν ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΕΛΤΑ, ποὺ ἀναφέρονται σὲ προσωρινὲς διατάξεις καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Ὑπ. Συγκοινωνιῶν διὰ τοὺς ΗΛΠΑΠ – ΗΣΑΠ – ΟΣΕ	»	2.000
9. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἑταιρειῶν	»	2.000
10. Τῶν ἀποφάσεων τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Χρηματιστηρίου «περὶ εἰσαγωγῆς χρεωγράφων εἰς τὸ χρηματιστήριον πρὸς διαπραγμάτευσιν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/1967»	Δρχ.	2.000
11. Τῶν ἀποφάσεων τῆς ἐπιτροπῆς κεφαλαιαγορᾶς «περὶ διαγραφῆς χρεωγράφων ἐκ τοῦ χρηματιστηρίου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/67»	»	2.000
12. Τῶν ἀποφάσεων «περὶ ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἑταιρειῶν»	»	2.000

Β' Ἑταιρειῶν Περιωρισμένης Εὐθύνης:

1. Τῶν καταστατικῶν	Δρχ.	2.000
2. Τῶν κωδικοποιήσεων τῶν καταστατικῶν	»	2.000
3. Τῶν ἰσολογισμῶν κάθε χρήσεως	»	2.500
4. Τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων	»	2.000
5. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν (γιὰ κάθε συμβολαιογραφικὴ πράξη)	»	800
6. Τῶν ἀνακοινώσεων μὲ συμβολαιογραφικὴ πράξη	»	800
7. Τῶν ἀνακοινώσεων μὲ ἀπόφαση τῆς Γ.Σ.	»	600
8. Τῶν προσκλήσεων σὲ γενικὲς συνελεύσεις	»	600

Γ' Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν – Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων καὶ Φιλανθρωπικῶν Σωματείων:

1. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων «περὶ χορηγήσεως ἀδείας λειτουργίας Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν – Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων»	»	2.000
2. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν ἀνωτέρω Συνεταιρισμῶν, Ταμείων καὶ Σωματείων	»	2.500

Δ' Τῶν δικαστικῶν πράξεων:	Δρχ.	800

ΙΙ. Στὸ Τέταρτο τεῦχος:

Τῶν δικαστικῶν πράξεων γιὰ παρακατάθεση ἀποζημιώσεως	»	800

Ε'. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

1. Οἱ συνδρομὲς τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται στὰ Δημόσια Ταμεῖα ἔναντι ἀποδεικτικοῦ εἰσπράξεως, τὸ ὁποῖο φροντίζει ὁ ἐνδιαφερόμενος νὰ τὸ στείλει στὴ Γενικὴ Δ/νση τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

2. Οἱ συνδρομὲς τοῦ ἐξωτερικοῦ εἶναι δυνατὸ νὰ στέλνονται καὶ σὲ ἀνάλογο συνάλλαγμα μὲ ἐπιταγὴ ἐπ' ὀνόματι τοῦ Διευθυντῆ τῶν Διοικητικῶν καὶ Οἰκονομικῶν Ὑποθέσεων τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

3. Τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστὸ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν καὶ τελῶν δημοσιεύσεων καταβάλλεται ὡς ἑξῆς:

α) στὴν Ἀθήνα: στὸ Ταμεῖο τοῦ ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου),

β) στὶς ὑπόλοιπες πόλεις τοῦ Κράτους: στὰ Δημόσια Ταμεῖα καὶ ἀποδίδεται στὸ ΤΑΠΕΤ σύμφωνα μὲ τὶς 192378/3639/1947 (ΡΟΝΕΟ 185) καὶ 178048/5321/31.7.65 (ΡΟΝΕΟ 139) ἐγκύκλιες διαταγὲς τοῦ Γ.Λ.Κ.,

γ) στὶς περιπτώσεις συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ: ὅταν ἡ ἀποστολή τους γίνεται μὲ ἐπιταγὲς μαζὶ μ' αὐτὲς στέλνεται καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστό.

Ὁ Γενικὸς Διευθυντὴς
ΑΘΑΝ. ΠΑΝ. ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ